FUNDADOR — JOAQUIM MANSO

SEXTA-FEIRA, 27 DE NOVEMBRO DE 1964

ANO 44.º — NÚMERO 15 070

Diário de Lisbôa

DIRECTOR — NORBERTO LOPES
DIRECTOR-ADJUNTO — MARIO NEVES

TELEFS.: 320271 a 320273, 321154 e 321155
ENDEREÇO TELEGRAFICO: D I Á R I O A

REDACÇÃO, COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
RUA LUZ SORIANO, 44 a 48 — LISBOA

PROPRIEDADE DA RENASCENÇA GRAFICA
ADMINISTRAÇÃO — RUA DA ROSA, 57, 2.º

EDITOR — J. CHRISOSTOMO DE SA
NÚMERO AVULSO: UM ESCUDO

«Não dominamos mais do que uma milha quadrada no centro de Stanleyville»

— declara um oficial belga

LÉOPOLDVILLE, 27 — (F. P. e R.) — Prosseguem os combates em Stanleyville. Os soldados do Exército congolês e os mercenários submetem a nutrido tiroteio de morteiros e de metralhadoras a margem esquerda do rio onde se entrincheiraram os rebeldes.

Os correspondentes da Imprensa que regressaram hoje a Leopoldville pensam, em geral, que nada acabou em Stanleyville, onde rebeldes estão ainda entrincheirados em edifícios.

Stanleyville, que anteriormente era uma linda cidade de avenidas bem alinhadas com árvores e relvados bem tratados, não é agora senão uma cidade de morte, onde por toda a parte há cadáveres em decomposição.

Viajantes, que aqui chegaram, vindos de Stanleyville, citaram um oficial belga como tendo declarado: «Não dominamos mais do que uma milha quadrada no centro de Stanleyville».

Entretanto, anunciou-se que o Exército congolês projecta atravessar hoje para a margem esquerda do rio Congo, em poder dos rebeldes, que foi bombardeada ontem e metralhada a noite passada por aviões «Harvard Trainer», pilotados por cubanos.

CERCA DE 40 BELGAS ESTÃO AINDA ISOLADOS A 48 QUILÓMETROS DA CIDADE

O major Mike Hoare, comandante dos mercenários brancos em Stanleyville, disse que esperava atravessar o rio ainda hoje. O seu objectivo era um acampamento rebelde e projectava descer ao longo do rio cerca de 48 quilómetros, numa área onde perto de 40 belgas estão ainda isolados.

Aquele oficial mostrou ontem a jornalistas um automóvel de um colorido berrante, ornamentado com conchas, dizendo: «Esse é o carro de Soumialot». Acrescentou que julgava que todos os chefes rebeldes haviam abandonado a área de Stanleyville.

Fontes belgas, desta cidade, disseram que a situação em Stanleyville era incerta, mas não alarmante. Prevê-se que muitos dos rebeldes, escondidos há cerca de 48 horas, sem água nem alimentos, apareçam e ataquem durante a noite.

Entretanto, reforços congoleses começaram ontem, á noite, a chegar a Stanleyville, vindos da base de Kamina, na Katanga. Cerca de 600 scoldados estão a ser aerotransportados.

CONFIRMA-SE QUE GBENYE FUGIU DE «STAN» À CHEGADA DOS PARA-QUEDISTAS BELGAS

Entretanto, indicam novamente, de fonte congolesa idónea que o presidente da Republica Popular, Christophe Gbenye, teria fugido de Stanleyville, quando os pára-quedistas belgas chegaram, levando 500 milhões de francos congoleses, levantados no Banco de Stanleyville.

Gbenye teria saído da cidade, num automóvel negro. O motorista foi abatido pelas forças da ordem, e a mala de mão de Gbenye, recuperada. Continha documentos impor-

(Continua na 9.ª página)

A princesa Paola e seu marido, o príncipe Alberto de Liège, cunhada e irmão do rei Balduino dos belgas, acariciam, no aeroporto de Bruxelas, uma pequenita refugiada de Stanleyville, recém-chegada com a mãe, que se encontra a seu lado

COMENTÁRIO INTERNACIONAL
de CARLOS FERRÃO

O Congo e o Vietnam

A declaração publicada em Washington, anunciando que o presidente Johnson «assumiu inteira responsabilidade pela participação dos Estados Unidos no lançamento de pára-quedistas belgas em Stanleyville» constitui um acto de transcendente significação política e militar. Em Moscovo limitaram-se a protestar formalmente contra essa decisão a qual pôs termo a um periodo de duvidas e hesitações o qual — nada custava prevê-lo — acabou com a eleição de Novembro. O contraste entre o que está a passar-se no Sueste asiático e no continente africano, ao Sul do Sahará, confirma as repercussões politicas do pacto nuclear de Moscovo que os novos dirigentes soviéticos não parecem dispostos a repudiar, pois reconhecem a sua validade para além do domínio restrito a que o seu texto se refere.

O antigo Congo belga tem sido, desde a proclamação da sua independência, uma plataforma a partir da qual a influência dos Estados Unidos se faz sentir em África. As operações militares, que essa situação exigiu até agora, foram executadas sem sacrifício de vidas americanas ao contrário do que acontece no Vietnam, vespeiro onde não estão em jogo os interesses vitais daquele país. Devemos esperar que, á medida que as armas e a diplomacia dos Estados Unidos, os libertarem dos encargos e responsabilidades que contraíram no Sueste asiático, a sua presença e influência no continente africano se fará sentir, de maneira crescente, servida por métodos que, neste momento, é impossivel prever com rigor.

Nevoeiro no Tejo, No cais, a sineta dá sinais de aviso aos barcos que se aproximam, um pouco ás cegas. O clima é de ansiedade, por vezes de angustia. O badalo dá os toques precisos. Atenção! Atenção!

Denso nevoeiro provocou paralisações nas carreiras dos barcos que fazem a travessia do Tejo

* Milhares de pessoas retidas em Cacilhas

* Dois abalroamentos a meio do rio

As ligações entre as duas margens do Tejo voltaram hoje a ser precárias, devido á forte neblina formada sobre as águas do rio. A falta de visibilidade, em certos períodos da manhã, chegou a ser total, provocando a paralisação de muitos barcos, a suspensão de numerosas carreiras e a espera interminável de milhares de pessoas, em todos os cais de embarque, particularmente em Cacilhas, como sempre sucede em dias de densa neblina.

Por esse facto, milhares e milhares de pessoas foram impedidas de chegar a tempo ás suas ocupações, o que determinou prejuízos e transtornos incalculáveis. Além disto, na difícil travessia do rio, dois barcos sofreram abalroamentos ligeiros, felizmente sem mais consequências do que alguns prejuízos materiais.

Durante toda a manhã, o sol lutou em vão com o nevoeiro, enquanto o publico, detido nas várias estações fluviais, olhava os pilares e as torres da ponte sobre o Tejo. Esses marcos de uma importante obra em marcha — por vezes iluminados pelos raios solares — não

(Continua na 16.ª página)

A crise de Goiás está circunscrita e parece resolvida — diz Leitão da Cunha

RIO DE JANEIRO, 27 — (F. P.) — «A crise de Goiás é uma crise circunscrita geográficamente, de carácter passageiro e resolvida pelo Governo, com a intervenção que é um meio constitucional» — declarou á Imprensa estrangeira o mi-

(Continua na 9.ª página)

VISADO PELA CENSURA

HOJE
40 PÁGINAS

VIDA ECONÓMICA
AUTOMOBILISMO

E UM SUPLEMENTO INCORPORADO, DEDICADO À ULTIMA CAMPANHA DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA PROMOVIDA PELO «DIÁRIO DE LISBOA»

TRANSPORTADO PARA O PORTO NOS AVIÕES DA TAP

De ontem para hoje

O LIVRO PORTUGUÊS DO BRASIL

A Academia das Ciências de Lisboa a quem a unidade da língua portuguesa tanto deve, sendo de destacar sobretudo os esforços enormes realizados pelo seu falecido presidente dr. Julio Dantas, resolveu em boa hora efectuar uma Exposição do Livro Português no Brasil. Só um intercambio firme e certo do livro português para o Brasil e do livro brasileiro para Portugal permitirão conservar as relações intelectuais entre os dois países ao nível daquilo que seria de desejar. Mas, não tenhamos ilusões, que não é uma exposição simples, com exemplares apresentados e que depois voltam a ser encaixotados e trazidos á origem ,que esse intercambio se efectiva. Não é. Há que pôr o livro português ao alcance do brasileiro, com a mesma facilidade do livro editado no Brasil E' que não há instrumento de unidade entre os povos como é o livro.

A Academia adoptou essa proposta nos termos de um parecer da Comissão do Livro a que preside o dr. Augusto de Castro, director do nosso prezado colega «Diário de Notícias» que foi saudado pelo seu centenário. Saudou-o, em nome da Academia, o prof. Pereira Forjaz, secretário-geral da Casa de Lafões, que antes lera a sua comunicação sobre a «Legenda Dourada», evocando nomes e casas como Sabugosa, Camilo, Maria Amália, entre os mais perto de nós. Dos de longe lembrou Gil Vicente e o general Stockler, terceiro secretário geral da Academia, e a quem esta muito deve, pois foi ele que impediu que Junot extinguisse a corporação e levasse para França a sua biblioteca.

AGRESSÃO GRAVE

No Cacém de Cima houve, ontem, á noite, violenta discussão entre o servente de pedreiro Manuel da Assunção, de 26 anos, solteiro, de Oleiros, e um colega de obra. Depois saíram e, ao chegarem á obra onde trabalham e pernoitam, voltaram a pegar-se. Então o colega, de que se desconhece a identidade, pegou de um pau e desatou a malhar no sr. Manuel da Assunção como em centeio verde; e, ao vê-lo prostrado, fugiu. Os outros colegas deitaram o ferido na cave da obra, e só á meia-noite, quando o viram pior, chamaram os bombeiros, que o transportaram a S. José, onde ficou em estado grave. A G. N. R. do Cacém tomou contra da ocorrência.

COLCHOARIA EM CHAMAS

Na Avenida Brasil houve ontem, ao fim da tarde, grande alarme. Manifestara-se incêndio numa colchoaria. O pequeno aprendiz Manuel Dias Pacheco, de 14 anos, tinha ido á cave buscar desperdício de juta para os operários utilizarem. Caiu quando subia, e a chama da vela com que se alumiava pegou fogo aos desperdícios. Depois foram as chamas altas e os bombeiros que acorreram logo, tiveram de utilizar três agulhetas de nevoeiro. A dona do estabelecimento, que havia ido á Graça, visitar uma pessoa amiga, doente, ao regressar deparou-se-lhe com a loja a arder, e a sr.ª D. Maria José Jesus Bartolomeu sofreu naturalmente forte comoção. Não houve outros feridos.

A CASA DE COLMO

Numa casa coberta de colmo, como são tantas outras na região de Montalegre, manifestou-se incêndio. Pertencia ela á sr.ª Custódia Afonso, de Contim. O fogo começou na corte dos suínos, e logo se propagou ao resto da habitação. Tudo foi consumido, incluindo seis contos, em dinheiro, que eram as economias da sr.ª Custódia. Acorreram trabalhadores da Hidro-Eléctrica do Cávado.

CONSELHO DE MINISTROS para os assuntos económicos

No Palácio de S. Bento reuniu-se, ontem, á tarde, o Conselho de Ministros para os Assuntos Económicos. Iniciou ele o estudo das sugestões feitas nos pareceres da Camara Corporativa sobre o Projecto do Plano Intercalar de Fomento para 1965-1967 que lhe foi apresentado pelo Governo.

AUTOMÓVEL QUE SE VOLTA

Na descida do Cruzeiro da Lama, perto de Alcafache, ia o sr. António Ferreira da Costa com o sr. Lourenço Pais Ferreira, de automóvel. Regressavam a casa depois de terem ido a Tibaldinha. Numa curva partiu-se a direcção do carro que, não sendo dominado, se voltou e ficou de rodas para o ar. O sr. António Ferreira da Costa teve de dar entrada no hospital de Mangualde.

EM TRÊS LINHAS

O chefe da secretaria-geral do Corpo da Polícia do Estado da India, sr. Francisco Aires Soares da Veiga, foi nomeado para o cargo de chefe da secretaria do comando distrital do Corpo da Polícia de Segurança Publica de Moçambique.

///

Foram aumentadas ao efectivo dos navios da Armada, as lanchas de desembarque CDM 503 LDM 504, LDM 505 e LDM 506.

///

Vem hoje no «Diário do Governo» a exoneração do dr. Horácio Gouveia, de governador civil de Bragança, e a nomeação do dr. José Damasceno Costa para o substituir.

A Polícia apanhou uma quadrilha de «ratos de automóveis»

A P. S. P. deteve uma quadrilha de «ratos de automóveis», formada por Joaquim António Rodrigues, natural de Lisboa; Paulo José de Jesus Baptista, de Setúbal; e Adelino Filipe Sarmento da Silva, natural de Grândola. Além destes existem mais dois individuos que andam a monte.

A quadrilha foi apanhada na estrada de Benfica, tentando arrombar um automóvel, verificando-se que transportava já muitos objectos roubados em idênticas circunstâncias.

Confessaram ter já furtado, de automóveis estacionados na via pública, designadamente na Praça da Alegria, Travessa do Fala-Só e proximidades do Parque Mayer, gabardinas, sobretudos, luvas, sacos de lona, cobertores, malas, fronhas e até um par de castanholas.

Assaltaram também uma residência, na Rua do Guarda-Mór, furtando dinheiro estrangeiro, em notas e moedas, assim como diversos artigos.

Entregues á Polícia Judiciária, verificou-se ali que já possuiam cadastro, também por furtos.

Foi apreendida uma parte dos objectos, alguns deles já em poder de pessôas que os tinham comprado.

COMPANHIAS REUNIDAS GÁS E ELECTRICIDADE

AVISO AOS CONSUMIDORES

As obras de reforço e ampliação das nossas redes de distribuição não podem parar, para podermos acompanhar o desenvolvimento incessante das áreas alimentadas, por nós, em energia eléctrica.

Assim, no próximo domingo, dia 29 de Novembro, será cortada a corrente no seguintes sectores e zonas:

Concelho de Lisboa:

3.º Sector — Doca de Alcântara (parte) junto á linha do Caminho de Ferro. (Das 8 ás 12 horas).

5.º Sector — Rua Paiva Andrade, 3 a 15, L.º do Picadeiro, 10 a 12. (Das 8 ás 12 horas).

5.º Sector — Rua do Loreto, 35 a 71. (Das 8 ás 12 horas).

6.º Sector — Rua do Arsenal, 44 a 128. (Das 8 ás 12 horas).

6.º Sector — Av.ª da Liberdade, 110 a 154, Rua de S. José, 83 a 227. (Das 8 ás 12 horas).

6.º Sector — Rua do Ouro, 157 a 203. (Das 8 ás 12 horas).

8.º Sector — Largo S. Sebastião da Pedreira, 1 a 7, Rua S. Sebastião da Pedreira, 206 a 250, e 59 a 169, Trav. S. Sebastião da Pedreira, 4 a 10 e 1 a 11. (Das 8 ás 12 horas).

8.º Sector — Rua Tomás Ribeiro, 101-101-B, Rua Filipe Folque, 10-B a 12-B. (Das 8 ás 12 horas).

1.ª Zona — **Concelho de Oeiras: ALGÉS:** Av. da Republica, desde 6-A a 32-E, Rua Rodrigues de Freitas, 20 a 24. (Das 8 ás 13 horas).

2.ª Zona — **Concelho de Cascais: MANIQUE DE BAIXO/CARRASCAL DE MANIQUE.** (Das 8 ás 13 horas).

3.ª Zona — **Concelho do Cartaxo:** Todas as redes de Baixa Tensão e linhas de Alta Tensão. Das 7 ás 14 horas).

4.º Zona — **Concelho de Santarém:** Toda a rede de Alta Tensão e Baixa Tensão do **VALE DE SANTARÉM.** (Das 7 ás 14 horas).

5.ª Zona — **Concelho de V. F. de Xira: VILA FRANCA DE XIRA:** Estrada Nacional (parte), Bairro da Mata, Campo 5 de Outubro, Bairro da Nova Colónia, Rua 1.º de Dezembro, Rua do Alegrete, Cda. da Costa Branca, Rua Vasco da Gama, Rua António José de Almeida, Rua António Palha, Rua Dr. António Maria Eugénio d'Almeida, Rua Manuel Afonso de Carvalho, Rua do Hospital Civil, Mercado Municipal, Bairro do Casl. (Das 7 ás 12 horas).

ARMANDO DOS SANTOS FERREIRA

RETOMOU A CLÍNICA

Av. Infante Santo, n.º 347-1.º Dt.º

Telef. 667108 - 676647

Saluzena

Um inverno mais agradável

Agora sobretudos em 'Dralon' com lã-clássicos e com padrões modernos-confortáveis para os dias mais frios-leves, quentes e sempre impecáveis.

amanhã e sempre dralon

55% dralon com 45% lã

dralon®

a fibra alemã

BAYER

antiguidades
decorações
pintura

Calandra

Rua de Santa Catarina, 5 - Tel. 367495

encarrega-se de todos os trabalhos de decoração moderna e antiga

estofos
cortinados

qualquer projecto de arquitectura
restauros de palácios e solares

trabalhos em cantaria
construção civil

Ora, diga-nos...

— Responde sempre às cartas que recebe? Tem a sua correspondência em dia?

● *Os transeuntes que abordámos hoje estavam, em grande percentagem, mal dispostos. Porquê? Talvez porque os encontrámos todos á beira Tejo. Depois de quatro ou cinco recusas — alguns responderam-nos que estavam preocupados com o nevoeiro e não queriam pensar em mais nada — conseguimos dialogar com Manuel Simões da Fonseca Duarte, um jovem simpático e aberto, aluno da Faculdade de Cincias.*

— ...

— Estou só no 1.º ano. Ainda não sei para que lado vou cair. Se para as Matemáticas, se para as Biológicas, as Geológicas... enfim, ainda não sei. Devo sair do serviço militar no próximo Verão. Estou na tropa, sabe? E já estive na Aviação. Mas arranjei lá uma trapalhada. Brincadeiras!! Deve lembrar-se, os jornais deram a notícia, ali para a Caparica, com os aviões que voavam baixinho. Mudei de arma, sem ter, contudo, manchado a caderneta. Mas continuo fiel á minha paixão de conduzir aviões e, por isso, voo de vez em quando em aparelhos civis.

«Quanto ás cartas, recebo muitas. E respondo sempre. Regressei há pouco de uma viagem por Marrocos, Itália e Espanha. Conheci muita gente, rapazes e raparigas. Juntei-me a um grupo de australianos, primeiro, que conheci acidentalmente na travessia do estreito de Gibraltar, vindo, mais tarde, para o nosso grupo quatro ingleses. Foi uma maravilha! Só lhe digo que os consegui trazer até Lisboa. Era lá possível virem ao continente e não verem Portugal?! Estiveram aqui dois dias e saíram maravilhados. Agora, com a catadupa de cartas que me chegam de todos os lados, é uma trabalheira. Claro que respondo a todas, mas mais rápidamente a algumas. Compreende, não é verdade?

● *A sr.ª D. Maria Lídia Ribeiro, dona de casa, enquanto esperava que se restabelecessem as carreiras para a Outra Banda, conversava animadamente, mantendo a filhinha ao colo.*

— Detesto escrever, sim senhor. E também não tenho tempo ou paciência para isso. Mas como sou de Vila Verde, Braga, e deixei lá toda a família, recebo três ou quatro cartas por mês. Com tranquilidade vou sempre respondendo, mantendo-me mais ou menos em dia.

— Leio pouco, sim. Quando leio não leio livros policiais ou de «cow-boys». Que horror! Ah! Mas adoro os livros da colecção azul, que contam aquelas histórias de amor, tão lindas!

— Não, nunca tive pretensões literárias. Não sou nada dada a essas coisas. Tenho cá a minha vida — lavar a roupa, passar a ferro, fazer o comer, cuidar da criança. E já me chega. Quando posso, sempre gosto de conversar o meu bocadinho.

● *O repórter arranjou hoje um amigo quase sem querer. O sr. Alexandre Tavares Coutinho, depois de ter repondido ao «Ora diga-nos...» garantiu que ficará zangado se não o visitarmos em Sever do Vouga, onde vive, quando por lá passarmos. Teremos uma casa e uma família amiga para nos receber. Ora, digam-nos lá que não é bonito! E obrigado!*

— Eu sou empreiteiro. Tenho para aí cem empregados, espalhados por todo o País, onde dirijo várias obras. Vim a Lisboa para tratar de um assunto na Junta Autónoma de Estradas, e volto a seguir para casa. Nunca tenho tempo para nada. A's vezes até peço que chova, para poder ficar um momento no escritório. (A chuva, como sabe, é para nós empreiteiros o maior flagelo).

«Levanto-me ás sete da manhã e vou dar uma volta pelas obras. Ao meio-dia volto a casa e recebo o correio, ás vezes dezenas de cartas. Escolho-as. Algumas ficam quatro a cinco dias por abrir. A's de trabalho respondo logo ou mando responder. Conheço-as. A's outras não, normalmente não respondo. Ainda no outro dia um parente meu e grande amigo, que está no Brasil, me dizia: «pelo facto de não me responderes não deixo de escrever e aqui volto de novo». Estou envergonhado, porque é muito má criação, e vou, enfim, dizer alguma coisa.

«As cartas leio-as durante o almoço, de esguelha. De tarde volto ás obras, regressando a casa ás 7 horas. Leio as «gordas» dos jornais da tarde, dou dois dedos de conversa com os amigos, num café que há lá na minha terra, e ás vezes quando tenho tempo, jogo ás cartas. Deito-me normalmente tarde — entre as 11 e a meia-noite. E já não tenho paciência para pensar em correspondência.

Distribuição dos Prémios Pfizer na Sociedade das Ciências Médicas de Lisboa

Durante a sessão solene de abertura do ano académico da Sociedade das Ciências Médicas de Lisboa, que se efectua esta noite, sob a presidência do ministro da Educação Nacional, e em que o presidente da Sociedade, prof. dr. João Candido de Oliveira, dissertará sobre «A Educação Médica e suas tendências actuais», serão distribuídos os Prémios Pfizer de 1964. Os premiados são, como ontem noticiámos, os srs. dr. William Clode, investigador do Instituto Português de Oncologia (1.º prémio); prof. dr. Giesteira de Almeida e dr. Ayres Basto, que pertencem á Faculdade de Medicina do Porto (2.º prémio); e dr. Alexandre Furtado, investigador da Faculdade de Medicina de Coimbra (menção honrosa).

FOGÕES E ESQUENTADORES

ignis

UMA INDÚSTRIA NACIONAL

consulte as melhores casas da especialidade

Saluzena

POSSE DO NOVO presidente do México

Seguiu de avião para o México o sr. prof. Costa Leite (Lumbrales) que, na qualidade de embaixador, extraordinário, ali representará Portugal nas cerimónias da posse do dr. Dias Ordaz, novo presidente dos Estados Unidos do México.

NOVO MINISTRO DE ISRAEL

Chegou a Lisboa, por via aérea, o dr. Avraham Gilboa, novo ministro plenipotenciário e cônsul-geral de Israel em Portugal.

No aeroporto foi recebido por diversas individualidades e por muitos membros da colónia israelita de Lisboa.

A segurança e a medicina no trabalho ferroviário

foram os temas da 24.ª reunião de Formação e Produtividade na C. P.

Na sala do conselho de administração da C. P., houve esta manhã a 24.ª reunião da Campanha de Formação e Produtividade, em que foram divulgadas as impressões colhidas em cursos de formação efectuados na companhia e de outros aspectos relacionados com as matérias neles versadas.

Presidiu o prof. dr. Mário de Figueiredo e assistiram os administradores eng.os Mário Costa, Costa Macedo, Brito e Cunha e Oliveira Martins; o director-geral, Eng.º Espregueira Mendes, e muitos funcionários superiores.

Segurança no trabalho

O sr. eng.º Bernardes Pereira referiu-se ás impressões colhidas no seminário sobre «Condições de Trabalho e Prevenção de Acidentes» promovido pelo I. N. I. I. sob a regência do sr. Yann Thireau.

O expositor orientou o seu trabalho dividindo-o em quatro capítulos:

1.º — Necessidades da Segurança no trabalho e custo dos acidentes; métodos de Prevenção. 2.º — Prevenção baseada nas causas materiais; estatística orientadora e acções de prevenção; encarregado de segurança. 3.º — Prevenção das causas humanas de acidentes; predisposição e aptidões; conhecimento das funções e dos indivíduos sob o plano do médico do trabalho, do psicotécnico e da assistente social; fichas das funções e de cada operário, resultantes; inquérito aos acidentes e estatística em função das causas humanas; selecção e formação. 4.º — A prevenção da C. P., enquadrada nas comissões de segurança, no seu estado actual e vista á luz dos novos conceitos.

Medicina do trabalho em caminhos de ferro

A seguir, o sr. dr. Alfredo Franco, subchefe dos Serviços Médicos, falou sobre «A Medicina do Trabalho em Caminhos de Ferro». Fez uma curta história da Medicina do trabalho, definindo os seus objectivos; analisou as condições que levaram ao incremento deste ramo da Medicina e que foram essencialmente o grande desenvolvimento das ciências médicas e dos respectivos métodos de observação e a transformação industrial que está a processar-se no mundo.

O expositor mostrou as diferenças existentes entre a Medicina do trabalho e a Medicina curativa clássica, fazendo referências á legislação, não só portuguesa, mas ainda de alguns outros países, sobre o assunto.

O sr. dr. Alfredo Franco estudou também a importancia da Medicina do trabalho na prevenção dos acidentes de trabalho e fez uma crítica das suas causas que são, na maior percentagem dos casos, falhas humanas. Estudou os métodos que podem utilizar-se para evitar ou reduzir a possibilidade dessas falhas, e avaliou, finalmente, os métodos seguidos, nos serviços médicos da C. P., na observação dos agentes, métodos que se inscrevem nos princípios e na orientação que a Medicina moderna aconselha e recomenda.

«DIÁRIO DE LISBOA»

O presidente da Camara Municipal do concelho de Loures agradeceu ao «Diário de Lisboa» o interesse com que o nosso jornal se referiu ás cerimónias comemorativas da elevação á categoria de vilas das povoações de Moscavide e Odivelas.

A CIDADE

LUGARES

para venda de brinquedos na quadra do Natal

No Pavilhão dos Desportos, efectua-se esta tarde a arrematação dos lugares, abaixo indicados, para venda de brinquedos durante a época do Natal (de 15 a 31 do próximo mês): 15 lugares em Martim Moniz; 5 na Praça José Fontana; 5 na R. Maria Pia; 5 na Trav. da Boa Hora; 6 da R. de Sapadores; 3 no L. Chafariz de Dentro; 8 na P. Paiva Couceiro; 27 na P. Luís de Camões; 8 no Largo de Alcantara (Rua Prior do Crato á Rua da Fábrica da Pólvora).

Pelos hospitais

MORTE POR DOENÇA SUBITA — Acometido de doença subita na sua residência, Campo Grande, 68, pátio, o sr. Joaquim da Silva, de 56 anos, foi transportado para o Hospital de Santa Maria onde chegou já morto.

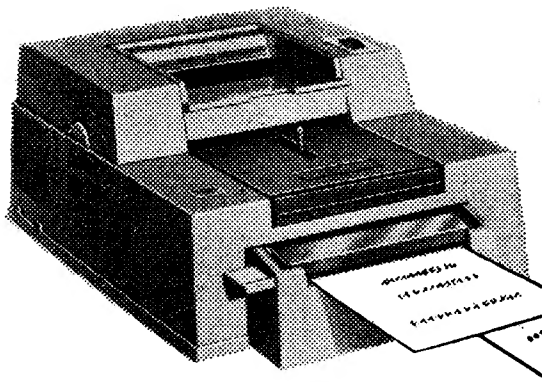
EM ESTADO GRAVE POR CAIR DA BICICLETA — Manuel Abrantes, de 18 anos, natural e residente em Fanhões, Loures, chocou a sua bicicleta com um automóvel, naquela localidade. Recolheu á sala de observações do Hospital de Santa Maria, onde está em estado grave.

FALECEU EM CONSEQUÊNCIA DE UM ATROPELAMENTO — Faleceu no Hospital de S. José, onde estrara há dias, Bárbara Conde, de 56 anos, residente na Travessa do Rosário, 24, 2.º dto., devido a ter sido atropelada por um automóvel na Avenida Fontes Pereira de Melo.

Quem perdeu?

Relação dos achados ontem em Lisboa e entregues na P. S. P. (Governo Civil):

Um lenço de senhora; uma nota do Banco de Portugal; dois relógios de pulso; um porta-moedas com dinheiro; duas carteiras com documentos de José Luís Ribeiro Vieira e Florêncio Solla; uma mala de senhora com documentos de Lucília Pedro Cordeiro da Casinha; o bilhete de identidade de Avelino de Jesus Oliveira; a cédula pessoal de Miguel Baptista Fernandes.



CÓPIAS SECAS DE PERMANÊNCIA GARANTIDA!

AS NOVAS COPIADORAS

Kodak

proporcionam

várias cópias a baixo preço

ou

uma única cópia de excepcional qualidade

de qualquer tipo de documento com MAIOR RAPIDEZ E SIMPLICIDADE!

PEÇA HOJE MESMO UMA DEMONSTRAÇÃO SEM COMPROMISSO À

KODAK PORTUGUESA, LIMITED

Rua Garrett, 29-1º·Tel. 370101/3/4/5 LISBOA-2

Rua Sá da Bandeira, 740 — Tel. 34696 PORTO

TEATROS E CINEMAS

ATRÁS DO REPOSTEIRO

- *A actriz Palmira Bastos completará os seus 90 anos a representar a peça «O Ciclone», de Somerset Maughan, que deve subir á cena do D. Maria II nos começos do próximo ano. Aquele papel inclui-se entre os mais famosos das quase três centenas que a ilustre actriz tem desempenhado.*
- *O Teatro Gerifalto, dirigido por António Manuel Couto Viana, deve apresentar esta temporada, no Trindade, adaptações muito livres, de clássicos portugueses.*
- *Madame Henriette Morineau deve interpretar esta temporada, antes de partir para o Rio de Janeiro, em Março, uma peça francesa, na qual desempenhará o papel de Isabel I de Inglaterra.*

NO TRINDADE

Mário Pereira em evidência na peça «O Barão»

O actor Mário Pereira que conquistou um grande êxito ao participar no filme «O Crime de Aldeia Velha», em exibição no Éden, é uma das personagens principais da peça de Leandro Fernandez Moratin «O Barão», em cena no Teatro da Trindade. Desempenhando o papel de «Leonardo» — o galã que se vê obrigado a enfrentar as trapaças do «Barão» — Mário Pereira revela mais uma vez as suas qualidades de actor versatil e domina amplamente o seu papel conquistando todas as noites justos aplausos do publico.

A crítica reconheceu-o também, mais uma vez, assinalando a sua «impecável interpretação».

A peça de Fernandez Moratin continua em cena no Trindade todas as noites a preços reduzidos — acessíveis a qualquer bolsa — e repete-se amanhã, em «matinée», ás 18 horas.

NO CAPITÓLIO

A revista «Na Brasa !» já foi vista por cem mil pessoas

O espectáculo do Capitólio, «Na Brasa!», acaba de bater um «record». Foi já vista por 100 000 pessoas. Trata-se de um autêntico êxito. «Na Brasa!», que constitui um verdadeiro volte-face no género de «revista á portuguesa», dispõe de um primoroso e popularissimo elenco interpretativo: Salvador, Humberto Madeira, Florbela Queirós, Maria Dulce, Elvira Velez, Anita Guerreiro, Carlos Nascimento, Julio Martins, Milene Machado, Simone Maria, Mitó, Zeca, Fátima Ferreira, Micaela, a sensacional atracção Hermanas Benavente, de larga repercussão mundial e, ainda, uma magnificente parada que ostenta as trinta mais bonitas raparigas até hoje apresentadas em palcos portugueses. Todas as noites, pelas 20 e 45 e 23 horas, a revista prossegue o seu caminho para um título a que justamente tem direito.

NO MONUMENTAL

Grande êxito de Laura Alves em «A Rapariga do Apartamento»

Prossegue o extraordinário êxito da comédia americana «A Rapariga do Apartamento», no Teatro Monumental, espectáculo de Vasco Morgado que está a entusiasmar Lisboa. Independentemente do sabor atrevido da peça e da graça esfuziante que ressuma da sua pitoresca efabulação, o desempenho de Laura Alves constitui um dos maiores aliciantes de «A Rapariga do Apartamento», num êxito de interpretação de que partilham merecidamente Paulo Renato, Ana Paula e Carlos José Teixeira.

NO IMPÉRIO

«Dente por Dente», uma das peças mais fortes de Shakespeare

Escreveu Jean Jacquot, a propósito do «Ciclo de Shakespeare» no Teatro das Nações, na Primavera deste ano: «A obra de Shakespeare é uma pedra de toque da consciência moderna. O homem de hoje interroga-o». Ou ainda: «A peça «Dente por Dente» (Measure for Measure) é uma das mais fortes de Shakespeare, embora só tardiamente se tenha reconhecido o seu valor. Ela soma ao seu carácter «didáctico» o vigor realista e as atracções do «suspense». Enfim, é uma das que dão mais que pensar».

E estes valores, além dos valores teatrais intrínsecos, estão patentes no belo espectáculo que o Teatro Moderno de Lisboa está, presentemente, a levar á cena todos os dias, excepto ás quartas-feiras, pelas 18 e 30, no palco do Império. A versão de Luís Francisco Rebello, a encenação e cenários de António Pedro e a musica de António Vitorino de Almeida contri-

(Continua na 6.ª página)

VI

SALÃO DE ARTES DOMÉSTICAS

NO PAVILHÃO DA F. I. L., À JUNQUEIRA

Até 8 de Dezembro

Aberto das 19 às 24 horas

UMA INTERESSANTÍSSIMA REALIZAÇÃO DO JORNAL «O SÉCULO» PARA TODAS AS DONAS DE CASA

—✻—

Com o seu bilhete de entrada ficará habilitado a um magnífico automóvel Morris 850

—✻—

Hoje — Será sorteado pelos srs. visitantes um esquentador CRUCIS e 10 DISCOS, oferta dos Exclusivos Eléctricos, Ld.ª, e ainda oferta de cem camisas para homem

—✻—

A firma Olavo Cruz, Ld.ª, sorteará mais uma máquina de barbear «Remington»

—✻—

E Novidades Neconsar, Ld.ª, um isqueiro «Rowenta» a gás Snip, garantia ilimitada

—✻—

Continua a distribuição a 50 visitantes que diàriamente entrarem no salão dos cartões que lhes dão direito a tirar uma fotografia a cores oferta da Philips, com as suas lâmpadas Photoflux, de colaboração com a casa J. C. Alvarez e a película Ferraniacolor

—✻—

Cirel — Consórcio Industrial de Refrigerantes Portugueses, Ld.ª, oferece às primeiras 750 pessoas que adquiram bilhetes de entrada no VI Salão 750 garrafas do refrigerante sumo natural SUCO-ANANÁS

Salúzena

MÚSICA PARA DANÇAR

PELO CONJUNTO ENGELMANN MALANZA

TODAS AS NOITES (EXCEPTO 2.as-FEIRAS)

NO GRILL FLÓRIDA (MAIORES 15 ANOS)

HOTEL FLORIDA Telef. 54171

TROPICAL (BOITE PRIVADA)

CONJUNTO DE HELDER MARTINS

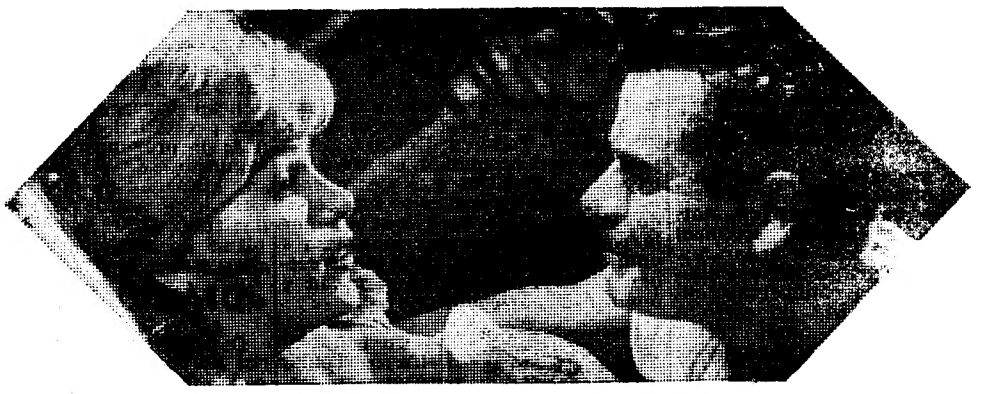
Av. de Roma, 7 A — LISBOA M/17 anos

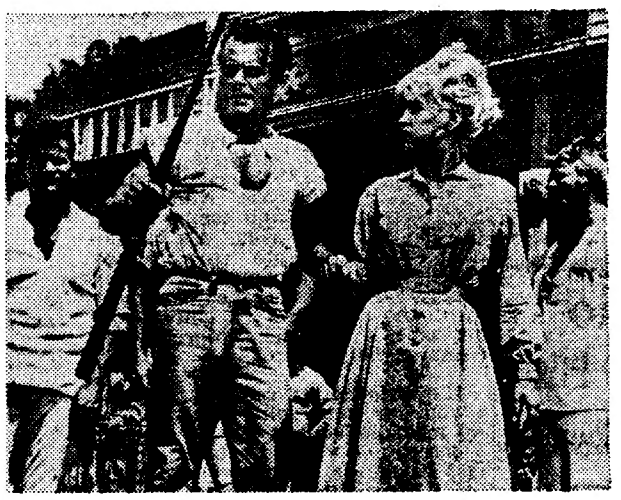
FILMES CASTELLO LOPES

apresenta um filme

M-G-M

A ESPECTACULAR VITÓRIA DOS MAIORES "HERÓIS" DO EXÉRCITO!





Maiores de 12 anos

AVANÇAR PARA A RECTAGUARDA

(ADVANCE TO THE REAR)

com GLENN FORD · STELLA STEVENS JIM BACKUS JOAN BLONDELL | MELVYN DOUGLAS

Argumento de SAMUEL A. PEEPLES e WILLIAM BOWERS

Realiz. de GEORGE MARSHALL em PANAVISION®

HOJE VIBRANTE ESTREIA

CONDES

INGRID BERGMAN

INGRID BERGMAN e MELINA MERCOURY vão filmar juntas em Espanha

MADRID, 27 — (A. N. I.) — A actriz Ingrid Bergman e a sua colega grega Melina Mercoury desempenharão os principais papéis femininos na nova película intitulada «Às dez e meia da noite, no Verão», que em breve começa a ser rodada em Espanha, sob a direcção de Jules Dassin, que já se encontra nesta capital, para esse efeito.

Como se sabe, a actriz Melina Mercoury é casada com o actor e realizador Jules Dassin.

Saluzena

Em ALVERCA o «DIÁRIO DE LISBOA», encontra-se á venda na TABACARIA CAMPINAS, R. Joaquim Sabino Faria, 18-A.

Derivações actuais da ópera

* «Les parapluies de Cherbourg»
* «Lili-Merveille»

por FRANCINE BENOIT

ULTIMAMENTE, participámos duma reunião «em família» para ouvir a gravação duma recente ópera radiofónica, *Lili-Merveille*, do compositor francês Louis Saguer sobre texto de Jean-Louis Bory, e conversar sobre o assunto. Quase a seguir, fomos ver o filme de Jacques Demy *Les parapluies de Cherbourg*, pensando de antemão que as duas partituras são antagónicas. E não nos enganámos. Legítimas ambas, como produções absolutamente contemporaneas? Ou uma sim e outra não? Vamos ver se nos animamos a dar uma resposta a estas perguntas, e desde já nos ocorrem algumas observações. Antes de traduzi-las para o leitor, e para futura presença mais nítida de casos agora levantados para nós, devemos esclarecer para quem nos lê que *Lili-Merveille* foi pensada pelos seus autores como uma futura representação teatral construída em sequência análoga a estrutura de filme (e talvez com participação de imagens num «écran»?). Por seu lado, *Les parapluies de Cherbourg*, como filme, apresenta muitas cenas de estilo teatral.

Não nos reconhecemos o direito de falar do filme como filme. Poderiamos falar dele como assunto, mas seria metermo-nos inutilmente numa camisa de onze varas. Os nossos propósitos limitam-se a falar da contribuição musical, da sua validade maior ou menor, e sobretudo da interdependência do que é musica com aquilo que o não é. A particularidade do filme de Jacques Demy é: tudo acontecer por musica. É portanto um filme *per música*. A mais pequenina e prosaica frase é dita em recitativo, raríssimas vezes entoado apenas em *parlando* por personagens masculinas que desempenham papéis episódicos. A ideia é inegávelmente original, e ao mesmo tempo assente numa tradição operática que vem dos alvores do *drama per música*. Mas como o filme em questão é uma comédia de estilo meio burguês meio popular, é o acentuado factor poesia, bem valorizada pela cor, e pela extraordinária representação de Catherine Deneuve, que suporta a pretendida elevação do discurso, guardando ao mesmo tempo uma feição de singeleza própria da diversão amena. Da mesma amenidade se timbra a musica propriamente dita, com participação de «jazz» e de melodia sentimental em estilo comum que grangeou ao autor pa partitura musical, Michel Legrand, uma fama estrangeira aos nossos conceitos de apreciação. Mas embora cançando uma parte do publico, é pela sua insistência que a musica, quer em recitativos quer em ritmos de dança e em canções, realiza uma síntese que quiseram apelidar de interpenetração com a cor e a imagem. Uma vez lançada a proposta, seria para nós intolerável um regresso, nos *Parapluies de Cherbourg*, bem entendido, á expressão naturalmente falada. E depois de várias reaparições da melodia principal, ela opera um efeito seguro no fim, pela justaposição do romance inicial e da dupla situação que o substituiu (cada um dos dois jovens apaixonados fizeram par por outro lado). Mas tem tudo isto alguma coisa que ver com uma verdadeira interpenetração do som, da cor e da imagem? E tal facto poderá dar-se de verdade sem ser com musica concreta, ou musica electrónica? — sem esquecer a verdadeira interdependência da musica com a dança ou da musica com um texto poético, realizada em vários momentos no decorrer do longo tempo, mas não pelos dotes de Michel Legrand, nem que fosse parcialmente, em *Les parapluies de Cherbourg*, obra que consideramos de associações, de compromissos, de tentativa, até, para renovar ou refrescar o género, mas não obra de interpenetração de seja o que for.

O compositor Michel Legrand, autor da partitura musical de «Les parapluis de Cherbourg», com Catherine Deneuve, que desempenhou o principal papel no filme

Lili-Merveille apresenta-se caracterizadamente como uma ópera. Portanto, tem também um texto; e para ajudar a nossa compreensão de ouvinte, enquanto não realiza o sonho dos seus autores de passar da rádio para o palco, faz anteceder cada uma das suas três cenas (três quadros), por uma descrição de cenário. Mesmo assim, a sua densidade, em vez de amenidade, e a exigência da sua técnica, em vez de singeleza, não permitem ao auditor, apanhado de surpresa, uma satisfatória tomada de contacto. Essa deficiência de contacto imediato não quer dizer que a partitura de *Lili-Merveille* não possa ser em si bem concebida e bem conseguida. Como linguagem musical, Louis Saguer serve-se de combinações e associações, e, sobretudo, duma linguagem musical que voltam deliberadamente e definitivamente costas ao velho vocabulário de que se serve ainda Michel Legrand; e Lois Saguer emprega para as suas personagens e o ambiente onde se movem todo um estendal não só de processos e de agentes de execução, incluindo businas de motorizados, apitos de polícia, pregões de rua, como de trucagens. Mas, longe de desdenhar da tradição, a virtuosidade polifónica de certas passagens filia-se no estilo das velhas, consagradas e maravilhosas canções imitativas francesas dos séculos XVI-XVII; ao passo que a protagonista, que no dia duma montagem teatral será visível mas nunca palpável, modula independentemente a sua parte, sempre sem palavras.

Seria óbvio pensar em interpenetração de som, luz e imagens, para quando *Lili-Merveille* for montado num palco. Mas a interpenetração interior-exterior, surrealista e expressionista, promete consumar-se. (Queremos assentar que, do mesmo modo que entendemos ser inutil falar do filme como assunto, achamos escusado pronunciarmo-nos sobre *Lili-Merveille* como história).

Pode alegar-se que nos *Parapluies de Cherbourg* aquela interdependência interior-exterior também existe. (Sim, mas um interior pouco mais fundo do que a flor da pele). E que surrealismo e expressionismo não existiam nos pontos de partida do romance, nem portanto, nas vistas do realizador e seus colaboradores. Opôr-lhes a expressão genérica de *poesia*, é demasiadamente vago. Invocar Mozart, ou Wagner, porque eram ao mesmo tempo do que musicos geniais grandes homens de teatro, num tempo em que surrealismo e expressionismo ainda não estavam catalogados, não socorre ninguém; as fortalezas de classicismo, os substratos e as florescências de romantismo, tudo se gasta, se transforma, ou mesmo se substitui. Até ao fim do século passado, não se conhecia o átomo, nem sequer a electricidade, nem estavam definidas as psicoses; mas com cinquenta anos um homem era um velho. Dentro da interdependência da evolução e das descobertas dos seres humanos no momento actual, quer sejam tentativas frustradas quer venham a definir-se como um resultado positivo, e embora não seja novo, em princípio, tudo aquilo de que o autor se serve, nem surrealismo e expressionismo sejam duma frescura garantida, as *Lili-Merveille* estão na ordem do dia; mas ordem do dia mais ou menos desesperada e desesperante, porque como o homem também é um animal de hábitos, e só se habitua depressa ao que lhe dá um bem-estar imediato, áquilo que pode manipular fácilmente. (Por isso, todos os que podem adquirem uma telefonia e uma televisão.) Quanto á profunda transformação que a linguagem musical está experimentando, apresenta-se com vários aspectos ainda mal fixados. A poesia, e mesmo a prosa de escritores de talento também se modificam. Mas damos os bons dias ou perguntamos que tempo está e quais são as novidades sensivelmente da mesma maneira do que há cem anos. E a pequena «inovação» musical de *Les parapluies de Cherbourg* (que não é inovação mas sim enxerto discutível da prática do recitativo na ópera) bastou já para encantar um sector de publico e enfadar outro.

TEATRO INFANTIL

na Incrível Almadense

A revista infantil «Ensaio Geral», original de Mário Cristino da Silva, com musica de Lucinda Espada, numa realização de Rufino Soares dos Santos, mantém-se em cena na Sociedade Incrível Almadense, com grande êxito.

Amanhã, ás 21 e 30, num espectáculo dedicado aos associados da colectividade, o Grupo Cénico Infantil da Incrível Almadense dará mais um espectáculo com a referida revista.

DIFERENTE — ESTRANHO — VERDADEIRAMENTE ÚNICO,
O MAIS ORIGINAL FILME DO MESTRE DO «SUSPENSE»!

OS PÁSSAROS
(THEBIRDS)
UM FILME DE
ALFRED HITCHCOCK

UMA EMOÇÃO INIGUALADA!

com ROD TAYLOR * SUZANNE PLESHETTE

APRESENTANDO UMA FASCINANTE NOVA PERSONALIDADE

'TIPPI' HEDREN

UM FILME UNIVERSAL INTERNATIONAL TECHNICOLOR

2.ª SEMANA

NO SÃO LUIZ ALVALADE

— ADULTOS —

PARA QUE NÃO PERCAM NADA DO SEU «SUSPENSE»
PEDE-SE ABSOLUTA PONTUALIDADE!

DIVERSÕES — TEATROS ★ CINEMAS

CIRCO ★ VARIEDADES ★ ÓPERA ★ BAILADO ★ TV ★ RÁDIO

(Continuação da 4.ª página)

buem para dar um realce inesperado a «Dente por Dente», que representa uma surpresa e uma revelação para o publico português, que tem manifestado bem significativamente o seu agrado.

A categoria do espectáculo é ainda realçada pela notável interpretação de todo o elenco: Rogério Paulo, Carmen Dolores, Fernando Gusmão, Rui de Carvalho, Jaime Santos, Fernanda Alves, Morais e Castro, Maria Cristina, Luís Cerqueira, António Sarmento, Tomás de Macedo, Fernando Soares, Armando Caldas, Maria Shulze, Clara Joana, Carlos Cabral e Angela Ribeiro.

SÃO LUIZ E ALVALADE

Novo êxito de Hitchcock: «Os pássaros»

«Os Pássaros», famoso filme de Hitchcock que tão grande êxito está obtendo no São Luiz e Alvalade, alcançou um êxito retumbante junto do público e da crítica. Alguns excertos das apreciações críticas:

«Trata-se, portanto, de um filme bem diferente dos que habitualmente trazem a assinatura do famoso realizador; mas, embora diferente no tema, tem nas características e no rigor da realização todos os pormenores que individualizam a obra de Hitchcock» (Diário de Notícias).

«Difícil é esquecer essa incrível batalha (das aves contra a espécie humana) com que Hitchcock nos emociona com o forte poder da sua ironia. Ele é, na verdade, um mestre. Um grande mestre que se diverte com os próprios mistérios que engendra!» (O Século).

«Filmado em cores suaves, «Os Pássaros» constitui um espectáculo sem precedentes: a revolta das pacíficas aves contra os homens.» (Diário de Lisboa).

«Depois é a indiscutível habilidade do grande cineasta americano e a excelente interpretação de todos os seus colaboradores-actores quem faz o resto.» (Diário Popular).

«O público que aprecia este género de filmes não deve deixar de assistir à exibição deste curioso espectáculo.» (Republica).

PRIMEIRAS EXIBIÇÕES

«Só contra o mundo», no Politeama

Maravilhoso, é como temos de classificar o filme de Alexander Mackendrick, «Só contra o mundo», estreado ontem no Politeama. Rodado em eastmancolor, e pelo processo cinemascope, a película reune qualidades que a elevam muito acima da produção normalmente aceite como boa.

A realização é notável pela sua perfeição. Mackendrick conseguiu uma movimentação invulgar: tudo parece rigorosamente certo. A montagem é primorosa e até a partitura é maravilhosa. Se acrescentarmos que a história é aliciante, que a interpretação é esplêndida e que a fotografia encanta, poderão os leitores fazer uma ideia do interesse que tem realmente a película «Só contra o mundo».

Quanto á interpretação, devemos acentuar que o realizador dirigiu muito bem um grupo de bons actores, mas entre todos, dois se salientam. Um, o herói da tremenda aventura: Fergus Mcllelan — um rapazinho que todos desejaríamos fosse o protótipo das gerações futuras. Mackendrick deve ter-se sentido feliz em dirigi-lo! O outro, o explorador veterano de Africa, é Edward Robinson, grande entre os mais experimentados artistas do cinema.

«Só contra o mundo» é um poema em que se exaltam o espírito de determinação e a coragem, sem pieguices nem efeitos fáceis para impressionar o publico. E' um espectáculo de alto nível artístico e de aliciante expectativa, que recomendamos aos pais para que ofereçam aos filhos... mas não deixem de ver também.

Completam o programa estreado no Politeama o *Pathé Jornal* e o documentário a cores «Capricho espanhol» (Ballet russo de Monte Carlo). — *J. E.*

«Os Reis do Sol», no São Jorge

Realizar um filme sobre os mayas não é tarefa fácil, uma vez que não existem muitas bases históricas em que um homem de cinema se possa fundamentar, sobretudo no que diz respeito ao quotidiano desse povo, que teve uma civilização verdadeiramente notável. J. Lee Thompson, no entanto, ao realizar «Os Reis do Sol», ontem estreado no S. Jorge, procurou, através de uma reconstituição muito cuidada, dar-nos uma visão de um dos períodos da civilização maya, focando todas as suas tradições e costumes. Baseando-se num argumento de Elliot Arnold e James R. Webb, o realizador proporciona um espectáculo grandioso, onde intervem grande numero de figurantes, um filme que atrai pela sua acção palpitante e pelo seu maravilhoso exotismo.

Nos principais papéis, aparecem Iul Breynner, George Chakiris, Shirley Anne Field e Richard Basehart. Todos compõem personagens vigorosas e humanas, contribuindo para que «Os Reis do Sol» seja uma película plena de interesse.

Neste espectáculo, foram também exibidos alguns filmes de complemento. — *VISOR 31.*

ETHEL ROJO

TEATRO AVENIDA

Por dificuldades de montagem
SÓ AMANHÃ
ESTREIA
EM 2 SESSÕES
Às 20.45 e 23 h.
(ADULTOS)

A GRANDE VEDETA INTERNACIONAL

ETHEL ROJO

NUM GRANDE «SHOW» LATINO-AMERICANO DE «MUSIC-HALL»

«AL ROJO VIVO»

UM MUNDO FABULOSO DE SENSACIONAIS ATRACÇÕES!

KRIK y KRAK
(FENOMÍNICOS)
WILLY e SANDRO FREDIANI
(PROCEDENTES DE LAS VEGAS)
SONIA and BETTY
(SABOR TROPICAL)
ORLANDO MARCONI

MARINA y ALBERTO
(DO OLIMPIA DE PARIS)

BLANCA PALOMINO * CODESITO LAZARO
BLANCA AURORA

«LATIN AMERICAN BALLET»

BILHETES À VENDA
DOMINGO 1.º ESP. A TARDE ÁS 16 HORAS

estúdio

Todos os dias às 15.30 - 18.30 e 21.45
(Adultos)

5.ª SEMANA DE ÊXITO

OS CHAPÉUS DE CHUVA DE CHERBURGO

Grande Prémio do Festival Internacional de Cannes — 1964

A ADOLESCÊNCIA, O AMOR E A INFIDELIDADE DUMA BELA RAPARIGA NUM FILME MARAVILHOSO

Exclusivos TRIUNFO — EASTMANCOLOR

FRANCISCO JOSÉ

SÒMENTE ATÉ SÁBADO, 28 DO CORRENTE
CANTA NO
RESTAURANTE TURISTICO REGIONAL
CHICOTE
com MARIA ALICE FERREIRA — MARIA LUZIA e CANTARES DE PORTUGAL

E O PROF. KARMA E SUA MÉDIUM BETT
TELEFONE 720672 — MAIORES 12 ANOS

BREVEMENTE, SENSACIONAL ESTREIA DA EMBAIXADA ARTÍSTICA DO VIETNAME DO SUL

TEATRO MODERNO DE LISBOA

(Subsidiado pela Fundação Gulbenkian)

Hoje, ás 18 e 30 no IMPÉRIO

«DENTE POR DENTE»

(Tragicomédia de Shakespeare)

Sábado e domingo espectáculo ás 18 e 30 (Adultos)

Cartaz dos Cinemas

Estreia de hoje — AVANÇAR PARA A RETAGUARDA — Condes

TIVOLI — Telefone 50595
A's 3 e 6.15 da tarde (p. red.) e 9.30 da noite
(M. 17 anos)
6.ª SEMANA
Os grandes artistas INGRID BERGMAN e ANTHONY QUINN no famoso êxito
A VISITA

ODEON — Telefone 326283
A's 15.15 e 18.15 (P. r.) e ás 21.30
ENCHENTES!
Um filme extraordinário e apaixonante
A VOZ DAS MONTANHAS
com May-Britt Nilsson, Joachim Hansen e Brigitte Horney
A história da odisseia de uma mulher provocada pela suspeita do marido lhe ser infiel...
AGFACOLOR (M. 17 anos)

EDEN — Telefone 320768
15.30, 18.30 e 21.45
(M. 17 anos)
2.ª SEMANA
Um filme português de alto nível
O CRIME DE ALDEIA VELHA
Barbara Laage
Rogério Paulo e Mário Pereira
Em complemento — o documentário colorido da viagem presidencial a Moçambique.

ROMA — Plateia 727778 Balcão 729192
A's 15.30 e 21.45
(Adultos)
4.ª SEMANA TRIUNFAL
com a mais sensacional comédia da temporada
CASCA DE BANANA
Extraordinário desempenho de Jeanne Moreau e Jean Paul Belmondo
AR CLIMATIZADO

RESTELO — Telefone 510375
A's 21.15
(Adultos)
Um empolgante filme policial
OS DENUNCIANTES
com Nigel Patrick e Margaret Whiting

CASINO ESTORIL
A's 17 e ás 21.30
(M. 12 anos)
TEIA DE ARANHA
com Eddie Constantine — Elsa Montes — Silvia Solar e Maria Sylva

IMPÉRIO — Telefone 555134
Às 15 e 21.30
(M. 12 anos)
3.ª SEMANA
Carroll Baker
Debbie Reynolds
Gregory Peck
A CONQUISTA DO OESTE
O mais colossal espectáculo de cinema 70 m/m
Atenção! O filme começa ás 15.10 e 21.40.

estúdio
A's 15.30, 18.30 e 21.45 (Adultos)
5.ª SEMANA
OS CHAPÉUS-DE-CHUVA DE CHERBURGO
Grande Prémio do Festival de Cannes 1964

POLIORAMA — Telef 326 40
A's 15.15 e 18.15 (P. r.) e ás 21.30
ÊXITO TOTAL
Um filme de justa fama mundial
SÓ CONTRA O MUNDO
com Fergus McLland e Edward Robinson
A história de uma extraordinária e perigosa aventura.
Cinemascope (col.) — (M. 17 anos)

ALVALADE — Telefone 763080
Às 15.45 (p. red.) e 21.45
(Adultos)
Um filme de ALFRED HITCHCOCK, provávelmente o seu filme mais impressionante
OS PASSAROS
com Rod Taylor — Suzanne Pleshette

TERRASSE — Telef 32001
A's 15 e 21 horas
(M. 17 anos)
DUELO AO SOL
SIMPÁTICO IDIOTA

CINEMA IDEAL — Telefone 24194
A's 21 horas
(M. 12 anos)
PREPARA O TEU TESTAMENTO
AO RITMO DO MAMBO

ROYAL — Telefone 865037
A's 21 horas
(M. 12 anos)
AMOR EM LAS VEGAS
WATSI, O GIGANTE AFRICANO
No palco — OS 6 LATINOS

SÃO LUIZ — Telefone 327177
A's 15.15, 18.15 (p. red.) e 21.30
(Adultos)
Nunca e em parte alguma presenciou qualquer coisa que o preparasse para tremendo choque!
OS PASSAROS
com Rod Taylor — Jessica Tandy — Suzanne Pleshette

CONDES — Telefone 322523
A's 21.30
(M. 12 anos)
VIBRANTE ESTREIA
a espectacular vitória dos «heróis» do Exército!
AVANÇAR PARA A RETAGUARDA
com Glenn Ford — Stella Stevens e Melwyn Douglas

MONUMENTAL — Telefone 55131
A's 15.15 e 21.30
(Adultos)
Frank Sinatra, Dean Martin, Sammy Davis
e mais um elenco fabuloso, põem Chicago a ferro e fogo
em 2.ª semana
SETE LADRÕES NA CIDADE

SÃO JORGE — Telefs 41153/54
A's 15.15, 18.15 e 21.30 (M. 12 anos)
Um espectáculo empolgante
com Yul Brynner — George Chakiris — Shirley Anne Field
OS REIS DO SOL

AVIS — Telefone 4716
A's 15.30 e 21.45
(Adultos)
2.ª SEMANA
do filme português mais discutido e aplaudido dos ultimos anos!
BELARMINO
Realização de Fernando Lopes
com o próprio Belarmino Fragoso
AR CLIMATIZADO

LIZ — Telefone 48560
A's 21 horas
(M. 12 anos)
Grande «Show» de variedades e cinema
O PRÍNCIPE DA PARÓDIA
No palco: DUO OURO NEGRO e GUITARRAS DE FOGO.

ACTUALIDADES MUNDIAIS

★ Os habitantes de uma aldeia participam numa película

Aconteceu recentemente nesta aldeia, quando o realizador Terence Young e o produtor cinematográfico Marcel Hellman filmavam «As aventuras amorosas de Moll Flanders» («The Amorous Adventures of Moll Flanders»), que tem Kim Novak como protagonista. A aldeia, que é absolutamente do tipo século XVIII, correspondia ao desejado, mas como não há bela sem senão, os seus habitantes não se enquadravam no ambiente.

«Importou-se» então um grupo completo de figurantes para aqui, a fim de servirem de contemporâneos de Moll Flanders nas cenas que haviam de ser rodadas num castelo do Século XVIII e nas propriedades do visconde Ferrard. Todavia, o orgulho dos habitantes de Chilham foi completamente respeitado, pois o produtor aproveitou-os nas filmagens das cenas exteriores.

«As aventuras amorosas de Moll Flanders», um filme da Paramount — são baseadas no romance clássico de Daniel Defoe.

★ O cinema, a escravatura e os árabes

ROMA, 27 — (F. P.) — O filme «Os escravos ainda existem», de Roberto Malenotti, documentário sobre a escravatura no Médio Oriente e na África, poderá ser objecto de uma diligência da Liga Árabe destinada a impedir a sua apresentação, a pretexto de se tratar de «nova operação sionista», em África e em todos os países membros daquele organismo.

★ Novo cinema na Guiné

MANSOA (Guiné), 27 — (A. N. I.) — Vão ser concluídas as obras de construção do cinema do Clube de Futebol «Os Balantas», mercê de um donativo que o governador da Província, brigadeiro Arnaldo Schultz, concedeu á colectividade. nalidade com que foi levado ao «écran» um tema de tão grande importancia social e humana».

★ Paul Muni continua no hospital

SANTA BARBARA (Estados Unidos), 27 — (A. N. I.) — Embora já recuperado da pneumonia que o acometeu em 30 de Outubro, continua hospitalizado, por terem surgido graves complicações cardíacas, o actor Paul Muni.

Nascido na Austria há 66 anos, Paul Muni interpretou numerosas películas, entre as quais se salientam «Scarface» e «Pasteur». Trabalhou, ainda, com êxito, no teatro e na televisão.

★ Filme de Monicelli premiado no Festival de Acapulco

ACAPULCO (México), 27 — (F. P.) — O «Prémio André Bazin» de 1964, concedido pela Federação Internacional da Imprensa Cinematográfica, foi atribuído ao filme italiano «I compagni» («Os camaradas»), de Mário Monicelli, apresentado no Festival de Acapulco com o título espanhol de «El escândalo».

O júri, constituído por Vinicio Beretta (Suíça), que presidia, Bjorn Rasmussen (Dinamarca), Georges Charensol (França), Marne Hestenes (Noruega), Lino Micciche (Itália), Manuel Michel (México), Zbygniev Pitera (Polónia), Andras Rajk (Hungria) e Vera Trait (Grã-Bretanha), evocou, a justificar a sua escolha, «a perfeição e a originalidade com foi levado ao «écran» um tema de tão grande importancia social e humana».

AS ESTREIAS DE HOJE

No Condes

Título em português — «Avançar para a retaguarda».
Título original — «Advance to the rear».
Produção — Americana.
Realização — George Marshall.
Intérpretes — Glenn Ford, Stella Stevens, Melvyn Douglas e Jim Backus.
Género — Western.
Distribuição — Castello Lopes.
Processo — Panavision
Classificação — 12 anos.

CONCERTOS SINFÓNICOS DA EMISSORA NACIONAL

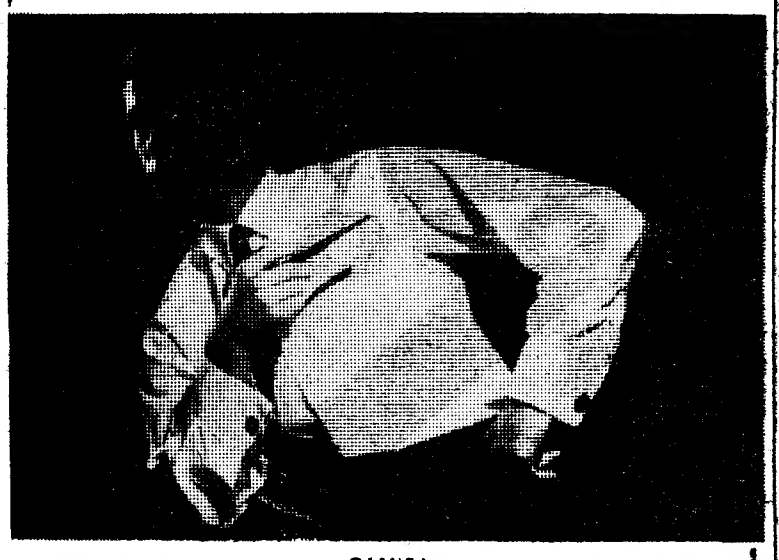
TIVOLI
AMANHÃ, ÀS 18.30
2.ª Sinfonia (1.ª audição) WALTER PISTON
Quatro últimas canções STRAUSS
Cinco peças, op. 16 (1.ª audição) SCHOENBERG
Ala e Lolly (1.ª audição) PROKOFIEFF
(Espectáculo para todos)
FREDERICO DE FREITAS
MAESTRO
VICTORIA CANALE
CANTORA
ORQUESTRA SINFÓNICA DA EMISSORA NACIONAL

TEATRO CAPITÓLIO
Hoje: às 20.45 e 23 h.
Domingo: matinée às 16 h.
A revista que triunfou: Na Brasa!
(Adultos)

Anita Guerreiro
com SALVADOR HUMBERTO DULCE ELVIRA ANITA NASCIMENTO HERMANAS BENAVENTE 30 RAPARIGAS FLORBELA QUEIROZ

TRINDADE
(F. N. A. T.)
A DELICIOSA COMÉDIA de Leandro Fernandez de Moratin
O BARÃO
com ALVARO BENAMOR no protagonista
Espectáculos subsidiados pelo Fundo de Teatro e dedicados aos beneficiários da F. N. A. T. e sócios dos C. A. T., C. R. P. e Sindicatos Nacionais
As 21.45 — Maiores 12 anos
Amanhã, «Matinée» ás 18 h.

Saluzena

KARL
camisas

CAMISA KARL NINO
PRESENÇA INCONFUNDÍVEL
SENSAÇÃO DE CONFORTO
O PRAZER DE TODOS OS DIAS
DISPENSAM O FERRO. POPELINE 100% ALGODÃO
GARANTIDO POR NINO-GMBH & CO.
MADE IN W. GERMANY
EXCLUSIVOS MOTIL-CONFECÇÕES TEBE

UM NOVO DISCO DO PIANISTA
SEQUEIRA COSTA

EM GRAVAÇÃO DECCA
SOUSA CARVALHO
TOCCATA E ANDANTE
VIANA DA MOTA
ADEUS MINHA TERRA
CANTIGA DE AMOR
CHULA LXT 6071
ALBÉNIZ
EL PUERTO
SERENADE ESPAGNOLE
RUMORES DE LA CALETA
FALLA
DANSE DU MEUNIER (do Chapéu de 3 Bicos)
À venda em todo o país e nos estabelecimentos
VALENTIM DE CARVALHO
Comércio e Industria, S. A. R. L.
RUA NOVA DO ALMADA, 95-97
LISBOA

TEATRO NACIONAL D. MARIA II
HOJE, às 21.45
ADULTOS
MACBETH
AMANHÃ
Tarde a preços reduzidos

COLISEU
Emp. Ricardo Covões, Herds.
Telef. 361997
HOJE, ás 21.30
(Maiores de 12 anos)
AS MAIORES ATRACÇÕES
NOVA COMPANHIA DE CIRCO
NÚMEROS DE CATEGORIA
AMANHÃ
A' tarde entrada gratuita ás crianças dos 6 aos 10 anos
A' noite podem assistir crianças a partir dos 6 anos

Teatro MONUMENTAL
VASCO MORGADO apresenta às 21,45 horas
LAURA ALVES
EM 5.ª SEMANA TRIUNFAL

ADULTOS
A RAPARIGA DO APARTAMENTO
COM PAULO RENATO
ANA PAULA ● CARLOS JOSÉ TEIXEIRA
Amanhã, Domingo e 3.ª-feira esp. á tarde ás 16 h.

Chicoté
RESTAURANTE TURÍSTICO REGIONAL
P. do Areeiro, 3-B — Telef. 720672
Apresenta: Cozinha Regional Portuguesa, Metropolitana, Insular e Ultramarina
«Show» aos jantares (M. de 12 anos)

Samba
RESTAURANTE BAR FOLCLORE
Todas as noites musica para dançar
ATRACÇÃO:
MARIA CANDAL
Às 4.as-feiras e Sábados
Verdadeira Feijoada á brasileira
R. Duque Palmela, 27-A-Fone 41953
(Maiores de 17 anos)

restaurante arameiro
PRATOS REGIONAIS
Aberto até 3.30 h.
Trav. S. Antão, 21 — LISBOA
(Restauradores) Telef. 367185

TONI DOS BIFES
AMANHÃ
FEIJOADA À PORTUGUESA
DOMINGO
PATO À MODA DO RIO FRIO
Aberto até ás 3.30 h.
AV. PRAIA DA VITÓRIA, 50-R
Telef. 73 60 80
(Junto ao Teatro Monumental)

VIENA
RESTAURANTE BAR
AR CONDICIONADO
INCOMPARÁVEL SERVIÇO
R. Conceição da Glória, 5 — Telef. 325932

SOLAR DAS CABANAS
RESTAURANTE TÍPICO
NOVA GERÊNCIA
AMANHÃ
FRANGO NA PÚCARA
R. Alexandre Ferreira, 2
(Ao Lumiar) — Telef. 790082

BÓLIDE
(COZINHA REQUINTADA)
AS SUAS ESPECIALIDADES
BÓLIDE
2 ANOS CONSECUTIVOS PREMIADOS PELO S. N. I.
AV. DE ROMA, 7-A

RESTAURANTE SÃO MARTINHO
ESPECIALIDADES DIÁRIAS
AMBIENTE CONFORTÁVEL
Rua dos Sapateiros, 108
Telef. 324187

SANCHO
Direcção de MANOLO CORBACHO
RESTAURANTE SNACK
AR CONDICIONADO
COZINHA DE 1.ª — PREÇOS MODERADOS
ESPECIALIDADES: ASSADOS, FUMADOS, GRELHADOS E MARISCOS
ABERTO ATÉ AS 2 DA MADRUGADA
TRAV. DA GLÓRIA, 14 — Telef. 369780

Assim vai o Totobola!...

PROGNÓSTICOS DOS ÓRGÃOS DE INFORMAÇÃO

PARA O CONCURSO N.º 12 – 4.ª ÉPOCA

Meia Noite — 22X 111 211 12XX; Sintonia 63 — 2X1 1X1 X2X X121; O Desporto em Marcha — 222 1X1 111 22XX; Magazine Desportivo — 22X 1X2 11X XX11; Peça Que Não Maça — X2X 111 11X XX11; Jornal de Serpa — X2X 112 121 X111; Voz de Lamego — 221 1X1 111 2X12; A Voz do Domingo — 221 11X 112 2111; Povo Algarvio — 22X 112 X1X 1X2X; Ecos de Cacia — 222 1X2 111 2111; No Mundo do Desporto (R. C. Angra) — 22X 1XX 111 XX12; O Setubalense — 222 XX2 111 1212; Mundo Desportivo — 221 1X2 11X 2X11; Folha de Tondela — 222 111 112 1111; Notícias d'Évora — 221 1XX 111 1X11; Cardeal Saraiva — 222 1X2 121 1X12; O Distrito de Portalegre — XX1 121 XX1 1211; Notícias de Guimarães — 22X X12 11X X22X; O Comércio de Guimarães — 22X 1X2 111 1X1X; Terra Alta — 221 112 1XX X111; Notícias de Gouveia — 22X 111 111 1111; Notícias de Famalicão — 221 11X 11X 1221; Estrela da Manhã — 22X 1X2 111 12X2; A Voz do Desporto — X21 111 11X X21X; O Templário — X22 112 11X 11X1; João Semana — XX1 11X X22 2X11; A Voz Desportiva — 221 1X1 1XX 12X2; Notícias de Penacova — 22X 122 X1X 11X2; Eco do Funchal — 221 112 11X X21X; A Comarca de Arganil — 22X 11X 111 2X11; O Telégrafo — X21 11X 12X 211X; A Defesa — 221 122 1XX 2111; Gazeta das Caldas — 221 X11 1X1 1211; Tic-Tac — XXX 1X2 111 X1X2; O Distrito de Portalegre — 221 211 1X2 22X2; Gazeta do Sul — 222 11X X1X 1X11; Republica — 222 1X2 2X2 1121; A Voz — 221 111 111 1111; Jornal de Sintra — 211 1X1 112 2122; O Jornal de Felgueiras — 22X 112 X1X 1X12; Onda Desportiva — X21 1X2 1X1 1X12; Talismã (Parede) — 221 11X 112 1212; Talismã (Miramar) — 221 X1X 112 1212; Ecos de Belém — 122 1X2 121 2XX1; Cavalgada do Ritmo — 222 12X 1XX X11X; Gira Mundo Desportivo — 222 1X2 X1X 1XX1; Sporting — 2XX 112 112 X222; Notícias de Ovar — 222 11X X1X 121X; Açores — 2X1 112 2XX 1112; O Algarve — 221 11X 111 X111; A's Dez, Espere por Nós — 222 1X2 111 121X; Dos Fracos Não Reza a História — 22X X11 X11 1X22; A Voz dos Ridículos — 122 112 111 X211; O Sorriso da Hora do Almoço — 22X 112 1X1 XX11; Repórter do Dia — 2X1 112 X1X 1X11; De Tudo um Pouco — X2X 112 X11 1X12; A Lição do Menino Quim — 222 121 111 1X11; Aqui, Salgueiros — 221 112 111 1111; Penalti — 22X 1XX 111 1211; Notícias do Douro — 2X1 1X2 112 X11X; Ala Arriba — 22X 112 112 2X11; Programa Sem Nome — X11 X11 121 1212; Rádio Clube do Norte — 22X X1X 122 1X12; Resenha Desportiva — 222 1X1 2X1 1X12; Mosaico — 22X 112 11X 1211; Canal B — 222 X1X 111 1X12; Jornal de Notícias — 22X 1X2 X1X X21X; A Voz de Chaves — 222 121 11X 2111; A Ordem — X21 11X 111 22X1; Ideal Rádio — 22X 1X2 111 121X; Musica para Jovens — X2X 112 1X1 22X1; Musica da Nossa Terra — 122 112 211 2212; Solos de Instrumentos — 22X 111 X11 221X; Correio do Minho — 2X1 XX1 X11 1111; Jornal de Évora — 22X 122 111 1X12; Comércio da Póvoa de Varzim — X21 1X2 X12 XX11; Diário do Norte — X2X 12X 112 1112; Sorriso Matinal — 1X2 22X 2X1 1111; Só Rádio — XX2 111 X12 2X1X; Comércio de Leixões (De Tudo um Pouco) — 22X 11X 111 221X; Flor do Tamega — X21 11X 111 X111; Rádio Sports — 221 1XX 111 12X2; O Norte Desportivo — X21 XXX 121 12XX; Colina Sagrada — 21X 1X1 111 21XX; Jornal das Aves — 122 2X1 212 2122; Jornal de Barcelos — 22X 112 111 1X2X; Comércio de Leixões (Desporto) — 221 1X2 111 X211; Comércio do Porto — 221 12X 1X1 2111; Rádio Placard — 221 111 X1X 1211; A 23.ª Hora — 22X 121 112 121X; Flama — 221 1XX X12 X2XX; Jornal do Fundão — 211 1X1 X21 2XX1; A Rabeca — 22X 112 1X1 1211; Rádio Oceano — X21 1X1 21X 21X1; Semana Tirsense — 121 1XX 111 X11X; Defesa de Arouca — 22X 1X2 112 XX12; O Concelho de Estarreja — X2X 112 X11 11X2; Jornal da Marinha Grande — 2X1 11X 111 2X1X; Diário de Coimbra — 221 1X2 11X 121X; Jornal do Sul — 221 111 X11 2112; O Lobito — 22X 112 X11 12X2; Comércio de Luanda — 222 112 111 X212; Onda Desportiva R. C. A. — 212 111 2X1 2111; Diário do Ar — 22X 1X1 121 2222; Diário de Luanda — 221 112 111 1X12; Resenha Desportiva E. O. A. — 221 12X X1X 1211; Notícia! — 221 11X 111 X11X; Apostolado — 1X2 1X2 X11 1X11; Miau — XXX 111 1XX 2112; ABC — 2X1 X12 11X 22XX; Província de Angola — 22X 1X1 X11 11XX; Jornal do Desporto — XX1 111 111 1X11; No Mundo do Desporto (R. C. Benguela) — 221 11X 111 X21X; O Despertar — X2X X12 112 X111; Jornal do Barreiro — X2X 11X 111 1X2X; Gazeta do Centro — 2X1 121 211 21X1; Boa Noite — 222 11X 211 121X; A Voz do Casa Pia — 2X1 XX2 X12 1211; Clube Asas do Atlantico — 22X 1X1 X12 1212; O Arauto — X21 11X 111 12XX; Badaladas — 121 112 11X XX11; Reconquista — 222 1X2 111 X111; Correio do Vouga — 22X 112 112 1111; Comércio de Portimão — 2X1 1X2 211 2X12; Folha do Domingo — 2XX 111 111 X111; Correio dos Açores — 2XX 11X 2X1 1XX2; Eu Sei Tudo — 222 112 11X X11X; Brados do Alentejo — 22X 1X1 112 2X1X; Póvoa de Lanhoso — 221 122 11X 11X1; Maria da Fonte — XX1 112 X11 111X; O Alcoa — 12X 11X 12X 1111; Litoral — 22X 111 112 11X1; Jornal de Viseu — 22X 11X 22X 2211; Renovação — 22X 112 X12 X21X; Diário dos Açores — 22X 1X2 X11 X112; Linhas de Elvas — X11 1X1 112 X111; Notícias de Felgueiras — 221 122 121 X21X; A Nossa Terra — 221 11X 11X X2X2; Rádio Ribatejo — 22X 121 1X1 2112; Diário do Alentejo — 22X 1X1 112 2X11.

O resumo de todos estes prognósticos é, pois, o seguinte:

	1	X	2
1—Belenenses-Benfica...	9	27	104
2—Braga-Porto	6	22	112
3—C. U. F.-Setubal ...	59	53	28
4—Sporting-Guimarães	124	13	3
5—Torriense-Lusitano...	75	49	16
6—Lamas-Sanjoanense..	42	37	61
7—Famalicão-Leça	95	31	14
8—Marinhense-Peniche	106	20	14
9—Boavista-Beira-Mar...	75	37	28
10—Oliveirense-Covilhã..	67	36	37
11—Portim.-Olhanense...	49	41	50
12—Beja-Sintrense	100	28	12
13—Farense-Barreirense	62	37	41

e o prognóstico «lógico» será: 221 112 111 1211.

Estudos da COPRAI

No prosseguimento das suas actividades formativas, vai a COPRAI — Comissão de Produtividade da Associação Industrial Portuguesa — promover, nos dias 2, 3 e 4 de Dezembro, o já anunciado curso sobre «A distribuição e «contrôle» do crédito bancário», sob a orientação do especialista M. Gorvel, que se desloca especialmente ao nosso País para o efeito.

Ainda no próximo mês efectuar-se-á, de 14 a 18, o curso sobre «A qualidade de funções e a apreciação do pessoal — Aplicação e «contrôle» na empresa», regido pelo dr. Paiva e Pona, que focará os seguintes temas: trabalho e remuneração, análise e qualificação de funções, apreciação e notação do mérito pessoal.

Qualquer informação ou pedido de inscrição nos referidos estudos pode ser solicitado à COPRAI, Praça das Industrias, Lisboa-3.

Na TABACARIA DO PAVILHÃO CATAVENTO, em ALGÉS, vende-se o «DIÁRIO DE LISBOA».

NECROLOGIA

FALECIMENTOS

João Aleixo

Causou a maior consternação nos meios artísticos e musicais a notícia do falecimento ocorrido esta madrugada do compositor e acordeonista João Aleixo, figura muito conhecida do Teatro, da Rádio e da Televisão, que serviu com uma inspiração privilegiada, posta ao serviço da divulgação da musica portuguesa.

Musicista de vincada expressão popular, João Aleixo, que contava 41 anos e era natural de Cabeção (Baixo Alentejo), deixa editadas ou gravadas mais de 500 melodias, para cuja criação formou muitas vezes parceria com Silva Tavares, Frederico de Brito e outros poetas portugueses.

João Aleixo estreara-se, pela mão do falecido actor Erico Braga, tocando acordeão no Coliseu dos Recreios, quando contava apenas quatro anos. Em 1961, os artistas portugueses promoveram-lhe, no Pavilhão dos Desportos, um espectáculo comemorativo dos seus 35 anos de actividade.

O funeral de João Aleixo realiza-se amanhã, ás 10 horas, da sua residência, Rua António Patrício, n.º 8, r/c, esq.º, para o cemitério do Lumiar. Os serviços funebres estão a cargo da Agência Magno.

SUFRÁGIOS

Luís de Freitas Branco

Na igreja dos Mártires, foi hoje rezada missa de sufrágio pelo 9.º aniversário da morte do maestro Luís de Freitas Branco. A missa foi mandada rezar por sua viuva sr.ª D Stela de Freitas Branco. Foi celebrante o padre sr. dr. António Ribeiro e ao piedoso acto assistiram, além de pessoas de família de Luís de Freitas Branco, alunos do Conservatório e muitas senhoras.

O MERCADO DE VINHOS

e as perturbações que nele se pretende estabelecer

A Junta Nacional do Vinho solicitou-nos a publicação do seguinte comunicado:

Está chegando ao conhecimento deste organismo notícia de certa perturbação que se pretende estabelecer no mercado de vinhos e que é susceptível de causar prejuízos á viticultura e ao comércio organizado.

A fim de esclarecer os interessados, a Junta Nacional do Vinho chama a atenção para o seguinte:

1.º — A colheita extraordinária de 15 000 000 de hectolitros registada em 1962 (de longe, a maior de todos os tempos), a que se seguiu outra também muito volumosa (13 000 000 hectolitros) obrigou o organismo a uma mobilização de meios financeiros extremamente vultosa que não pôde deixar de criar dificuldades muito grandes e em nível nunca atingido em crises anteriores. Destas dificuldades, ninguém melhor do que a viticultura e as organizações da lavoura da área da Junta está em condições de avaliar, ou estimar o que teria sucedido aos preços do vinho na produção se não fora, apesar das limitações, a presença e a acção do organismo.

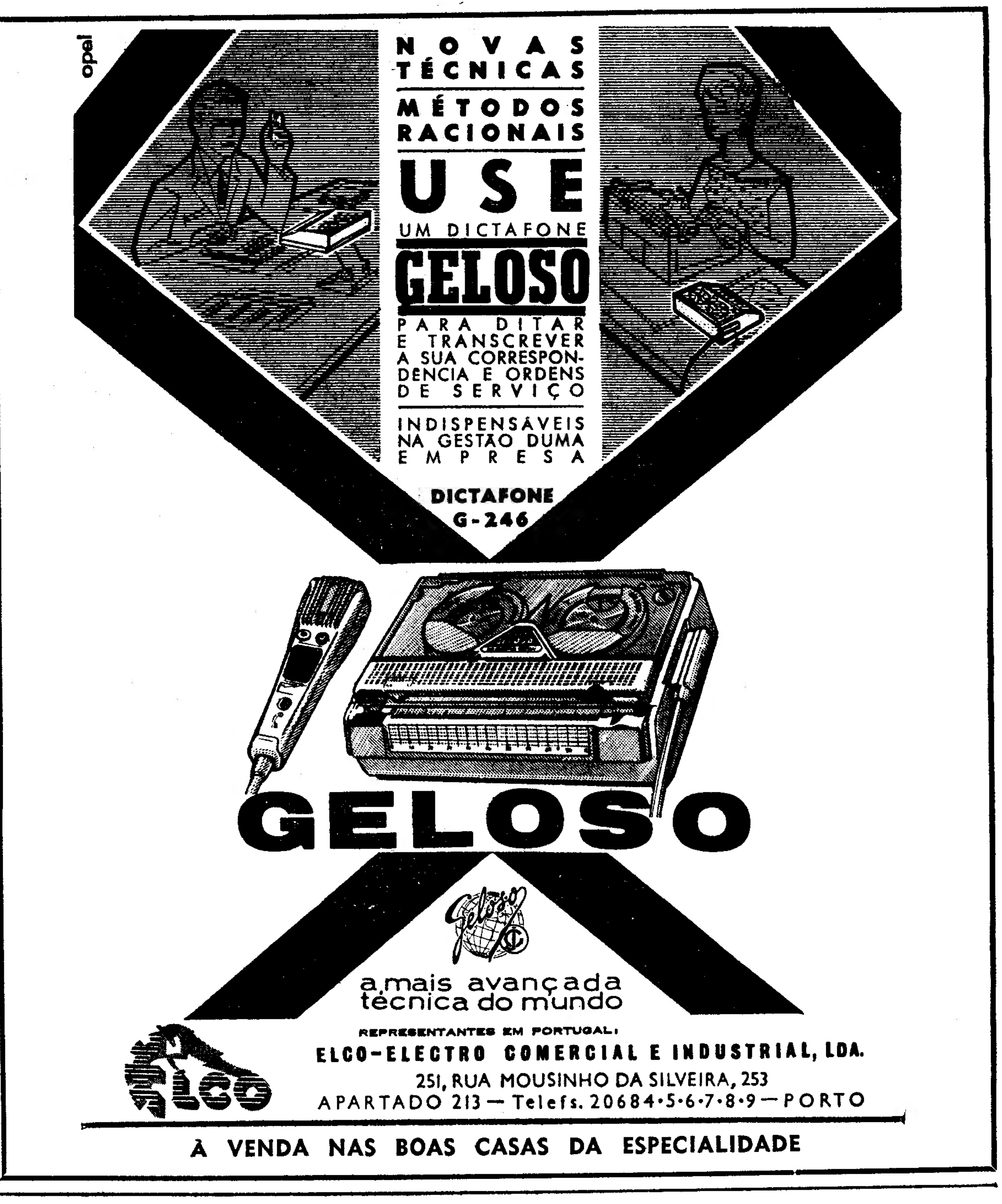
2.º — Entretanto, as mesmas dificuldades não determinam certamente uma impossibilidade de intervenção no mercado durante a campanha que se inicia em 1 de Janeiro, desde que se reconheça estar-se em presença de uma situação extraordinária e todos nos dispunhamos a usar, para enfrentá-la, providências adequadas, também de carácter extraordinário, que assegurem aos viticultores e aos comerciantes organizados a necessária e desejável estabilidade do mercado.

3.º — Desde a ultima vindima que esta Junta, em colaboração com os representantes dos sectores interessados, vem estudando — dentro deste princípio — as normas a estabelecer para a intervenção do organismo na próxima campanha e as valiosas sugestões que lhe foram presentes pela viticultura da área da Junta e da região demarcada do Dão mereceram já despacho do Senhor Ministro da Economia no sentido da Junta propor formalmente os instrumentos legais indispensáveis.

4.º — Para este efeito e como é habitual nesta data, o Conselho Geral do organismo mantém-se em sessão para que, com a antecedência necessária, seja tornado publico o regime de intervenção que vigorará na próxima campanha.

5.º — Nestes termos, a Junta Nacional do Vinho só tem motivos para crer ser viável uma acção eficaz na defesa dos preços mínimos durante o ano de 1965, razão por que parece pouco prudente toda e qualquer antecipação por parte da viticultura na aceitação de preços que lhe estão a ser oferecidos ou sugeridos.

6.º — A concluir, não pode ainda deixar de salientar-se que se considera essencial a colaboração da lavoura e das suas organizações, bem como do comércio responsável, para uma acção que, no fundo, só aos próprios se destina. Sem a determinação e a firmeza dos interessados não poderá certamente alcançar-se todo o resultado possível.



PUB. OLAVO D'EÇA LEAL

camisa YDÜRA

100 % ALGODÃO
RECUSA O FERRO
GARANTIA TELTEX POR UM ANO
PREÇO FIXO: 195$00
Teltex-Exclusivos Texteis, Lda. - Telef. 782218 - Lisboa

As tropas do Exército congolês ainda não conseguiram juntar-se aos pára-quedistas belgas em Paulis

* É dramática a situação na cidade onde os rebeldes atacam

LEOPOLDVILLE, 27 — (F. P.) — A situação em Paulis (a 360 quilómetros ao norte de Stanleyville) é também dramática.

Contam os ultimos refugiados europeus que chegaram á capital congolesa, que as tropas do Exército Nacional não haviam conseguido fazer a junção com os pára-quedistas belgas, os unicos que se encontravam na cidade e tinham dificuldades evidentes para resistir aos ataques dos rebeldes.

CERCA DE 300 PESSOAS FORAM LIBERTADAS

Os pára-quedistas libertaram cerca de 300 pessoas em Paulis e na noite passada estavam, segundo se anunciou, a passar a pente fino as áreas vizinhas procurando mais brancos mantidos como reféns em fuga.

Anunciou-se que, durante a sua ocupação de Paulis, os rebeldes, mataram quatro mil congoleses.

Notícias não confirmadas dizem que os rebeldes levaram com eles para o mato cerca de 40 reféns. Outras notícias indicam o numero de 110.

Um dos 20 brancos mortos em Paulis foi o missionário americano dr. Joseph Tucker, de 49 anos.

UM PÁRA-QUEDISTA BELGA MORTO PELOS RESISTENTES

Americanos que chegaram a Léopoldville disseram que o corpo do dr. Tucker fora atirado a um rio próximo, infestado de crocodilos, juntamente com os dos outros reféns espancados até á morte.

Cerca de 70 brancos foram deixados na noite passada em Paulis, quando o ultimo avião de evacuação regressou a Leopoldville.

Um pára-quedista belga foi morto a tiro por um atirador emboscado e quatro outros ficaram feridos durante o desembarque de ontem.

STEVENSON DEFENDE A OPERAÇÃO

WASHINGTON, 27 — (R) — Adlai Stevenson, o delegado principal americano junto das Nações Unidas, defende a operação de salvamento de Paulis, levada a cabo ontem por pára-quedistas belgas.

Numa carta que escreveu a si próprio como actual presidente do Conselho de Segurança da O. N. U., Stevenson diz que, segundo foi anunciado, pelo menos 20 reféns em Paulis, incluindo um cidadão americano, foram assassinados.

Estudantes londrinos quiseram «emparedar» o n.º 10 de Downing Street...

LONDRES, 27. — (F. P.) — O tribunal de Bow Street condenou a multas de diverso valor, dezoito estudantes londrinos, que, ontem á tarde, tentaram improvisar uma parede de tijolos em frente do numero 10 de Downing Street, residência do primeiro-ministro Harold Wilson.

Os dezoito jovens faziam parte de um grupo de quinhentos estudantes que, para chamarem a atenção do publico e adquirirem fundos para as suas obras, resolveram misturar-se com os curiosos habitualmente estacionados em frente da residência de Harold Wilson e, obedecendo a um discreto sinal, construir num espaço de tempo «record», com os tijolos que levavam escondidos dentro da roupa, uma parede diante da entrada da casa. Infelizmente para os foliões, a Policia, avisada por um telefonema anónimo, tomara as devidas precauções e fez gorar a brincadeira.

Também, ontem á noite, algumas centenas de estudantes apostaram com o proprietário de um «pub» de Chelsea que conseguiriam beber toda a cerveja que houvesse na casa, antes da hora de fechar. Apesar das precauções do proprietário, que encomendara enormes quantidades de cerveja, os estudantes conseguiram ganhar a aposta, dez minutos antes da hora do encerramento (ás 23 horas). Balanço da proeza: muitos vidros partidos e dezenas de jovens a cair de bêbedos.

FOI NOVAMENTE ESTABELECIDA A LEI MARCIAL EM SAIGÃO ATRIBUINDO-SE AOS BUDISTAS AS ÚLTIMAS MANIFESTAÇÕES

SAIGÃO, 27 — (F. P. e R.). — A lei marcial foi declarada hoje, novamente, nesta capital e na província de Dinh, que a rodeia, pelo chefe do Estado sul-vietnamita Phan Khac Suu.

O decreto da lei marcial atribui a responsabilidade pela manutenção da segurança ás forças armadas e concede-lhes o comando da Polícia.

Civis receberam ordem de entregarem todas as armas, munições, explosivos e facas ás autoridades militares, ou policiais mais próximas.

O decreto proíbe todas as paralisações e greves no trabalho.

Entretanto, o brigadeiro-general Phan Van Dong, que foi nomeado governador militar de Saigão e da província de Gia Dinh, fez hoje um apelo ao povo, a fim de cooperar intimamente com as forças armadas para restabelecer a lei e a ordem e para proteger vidas e bens.

O Exército patrulha as ruas de Saigão e os chefes budistas anunciaram o encerramento do seu quartel general. Uma entrevista marcada entre o principal chefe budista e o chefe do Estado do Vietnam do Sul foi anulada.

O primeiro-ministro recebeu os chefes militares, mas observadores notaram que o chefe das forças armadas, general Khanh, partiu ontem da capital.

A radiodifusão nacional transmitiu um apelo do chefe do Governo. Parece ter dado a entender claramente que os budistas estão na origem das manifestações violentas de anteontem. O primeiro-ministro declarou que nos disturbios da quarta-feira foram presos 238 civis, sendo 202 restituídos á liberdade pouco depois e 35 insubmissos seguiram imediatamente para campos de instrução militar. Só um manifestante continua guardado á vista, atendendo aos seus antecedentes comunistas.

Concluiu que 86 membros do serviço da ordem sofreram ferimentos, sendo grave o estado de 32.

O GOVERNADOR DE GUANABARA INTENTOU UMA ACÇÃO CONTRA CINCO MEMBROS DO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL

(Continuação da 1.ª página)

nistro brasileiro dos Negócios Estrangeiros, Leitão da Cunha.

Salientou o ministro que as autoridades federais respeitaram o «habeas corpus» que o Supremo Tribunal concedeu ao governador de Goiás, Mauro Borges, pois a liberdade pessoal deste não sofreu restrições. Afirmou ainda que reina a mais completa calma no resto do país.

Interrogado sobre a natureza das «organizações internacionais» citadas no decreto de intervenção como «tendo prestado assistência ao governador Borges nas suas actividades subversivas», Leitão da Cunha disse tratar-se «certamente» de organizações comunistas, mas acrescentou nada saber quanto a contactos entre Mauro Borges e embaixadas de países socialistas.

Entretanto, Mauro Borges concordou em aceitar a ocupação federal do seu Estado. O presidente Castello Branco nomeou o coronel Meira Mattos, membro da sua Casa Militar, para assumir os poderes executivos no Estado de Goiás.

Mauro Borges abandonou o palácio e juntou-se a sua mulher e filhos na residência de seu pai, o senador Pedro Ludovico Borges, em Goiania, a capital do Estado.

O Congresso brasileiro deverá reunir no sábado e domingo para examinar o decreto de intervenção federal no Estado de Goiás.

A União Democrática Nacional (U. D. N.) — partido de Carlos Lacerda — toca a reunir todos os seus deputados. Com efeito, está na base da maioria governamental e é o unico partido que deve apoiar, em massa, o presidente Castello Branco.

O Partido Social Democrático, de que faz parte o governador de Goiás, segundo a expressão de um dos seus dirigentes, «tem a consciência decepada». Não quer dessolidarizar-se do governador, mas hesita em romper com o Governo.

Carlos Lacerda decidiu, agora, intentar uma acção contra cinco membros do Supremo Tribunal Federal.

Este tribunal, composto de onze juízes inamovíveis que exercem funções até aos 75 anos, é a mais alta autoridade do Poder judiciário e unico organismo de Estado que não foi abrangido pela depuração. Dos cinco ministros contra quem Lacerda tenciona intentar uma acção de recusa, três foram nomeados pelo antigo presidente João Goulart e dois por Juscelino Kubitschek de Oliveira. Entre as razões alegadas por Lacerda para intentar esta acção, o governador da Guanabara cita, nomeadamente, a circunstancia de que, no seu entender, os cinco magistrados foram nomeados para garantir a defesa dos interesses políticos de uma situação que a revolução de Abril condenou definitivamente.

Serão necessários alguns dias para que Stanleyville seja totalmente ocupada

(Continuação da 1.ª página)

tantes, nomeadamente uma ordem de missão a Gaston Soumialot «ministro da Defesa», para visitar certo numero de Estados Africanos, principalmente o Sudão, Egipto, Tanganika e Burundi, «a fim de tomar contacto com os dirigentes e expôr-lhes a evolução da situação».

«EFEITO SALUTAR» — DIZ AVERELL HARRIMAN

WASHINGTON, 27 — (F. P.) — O subsecretário de Estado americano, Averell Harriman, declarou numa entrevista concedida á rádio que a intervenção dos pára-quedistas belgas em Stanleyville terá «um efeito salutar e servirá de exemplo a quem se proponha proceder de forma tão desumana e contrária ás relações internacionais». «O Mundo compreenderá» — prosseguiu Harriman — «que os belgas e os americanos não quiseram consentir, com a sua passividade, que os seus concidadãos fossem utilizados como reféns».

MICHAEL HOYT REGRESSOU A WASHINGTON

WASHINGTON, 27 — (F. P.) — O cônsul dos Estados Unidos em Stanleyville, Michael Hoyt, regressou ontem á noite a Washington, após uma breve escala por Nova York.

Depois de declarar que está na «firme» disposição de regressar ao Congo, Hoyt lembrou ter estado prisioneiro dos rebeldes durante três meses, primeiro no consulado e depois numa prisão onde nem uma cama lhe deram.

OS REBELDES CONTINUAM A DOMINAR A MARGEM ESQUERDA DO RIO CONGO

LÉOPOLDVILLE, 27. — Pensa-se nos círculos políticos locais, que as tropas do Exército Nacional Congolês levarão mais uns dias a ocupar Stanleyville por completo. Os rebeldes continuam senhores da parte da cidade construída na margem esquerda do rio Congo, donde fazem fogo com metralhadoras e morteiros.

De acordo com uma informação não confirmada, as tropas de Léopoldville teriam tentado uma incursão naquela zona rebelde, para acudirem a europeus, mas nada se conhece a respeito desta operação. Hoje, de manhã, a cidade estava deserta, vendo-se ainda cadáveres nas ruas.

INGERÊNCIA DIRECTA NOS NEGÓCIOS INTERNOS DE UM ESTADO

— acusa a República Centro-Africana

BANGUI, 27. — (F. P.) — O Governo da Republica Centro-Africana acaba de dirigir um apelo instante «a todos os congoleses, para que resolvam, pelos seus próprios meios, os seus problemas, sem espírito de vingança ou rancor, na concórdia e na unidade».

Uma nota oficiosa alude á «consternação» com que foi recebida a notícia da intervenção belga». Não é possível deixar de verificar, acrescenta, que esta intervenção assumiu carácter de ingerência directa nos negócios internos de um Estado independente».

Um cargueiro português encalhou na costa de Marrocos

CASABLANCA, 27. — (F. P.) — Em consequência do denso nevoeiro, o cargueiro português «Melo» encalhou esta manhã, ás 4 horas, na foz do Uege Mellah, a 20 quilómetros a norte de Casablanca. O cargueiro, que ia carregar fosfatos a Casablanca, encontra-se imobilizado sobre um banco de areia. A tripulação de 30 homens conseguiu alcançar a costa pelos seus próprios meios.

PARA UMA APLICAÇÃO DO SEU CAPITAL!
• DIRIJA-SE AOS SERVIÇOS TÉCNICOS DA NORTENHA
JURO COMPENSADOR DE 8%
C/ GARANTIAS REAIS
empresa predial NORTENHA
AUTORIZADA OFICIALMENTE PELO DECRETO-LEI 43767
MEMBRO DA FIABCI-FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES ADMINISTRATEURS DE BIENS CONSEILS IMMOBILIERS
LISBOA • PORTO • COIMBRA

Em ALMADA o «DIÁRIO DE LISBOA» encontra-se á venda na TABACARIA ARCADA — Praça da Renovação, 8-B.

SINTRA ESPERA-O NO DOMINGO
Para a sua deslocação utilize os COMBOIOS ELÉCTRICOS

PEQUENO MAGAZINE

MONUMENTOS QUE MUDAM DE LUGAR

Em consequência da construção da Barragem de Assuão surgiu a necessidade de salvar o Templo de Calabcha, na Nubia, um dos mais preciosos monumentos da África. Uma vez terminada a construção da barragem, as águas do Nilo inundaram o lugar onde se encontrava o templo. As autoridades egípcias concordaram, há alguns anos, em que a Republica Federal da Alemanha transferisse o templo para um lugar próximo, que não será atingido pelas águas. Calcularam-se as despesas de transferência em 7,5 milhões de marcos.

A demolição e a reconstrução desta grande obra arquitectónica, um dos mais belos exemplos da arte egípcia da Era Romana, designada frequentemente de «Luxor da Nubia», foram dirigidas pelo professor Hans Stock, director do Instituto Arqueológico Alemão no Cairo. Colocou-se no templo uma placa comemorativa do fim das obras, com a seguinte legenda em línguas árabe, alemã e inglesa: «Para salvar o Templo Mandulista das inundações e conservá-lo para as gerações futuras, o Governo da Republica Federal da Alemanha, atendendo ao apelo da UNESCO, demoliu este templo em Calabcha em 1962, reconstruindo-o em 1963 neste lugar em testemunho da sua amizade ao povo da Republica Árabe Unida». Realizou-se assim o primeiro grande projecto da UNESCO para o salvamento dos monumentos junto ao Nilo, na área da Barragem de Assuão.

Uma das causas dos acidentes de viação

Os acidentes de viação continuam a inquietar as autoridades, parecendo que uma das suas principais causas (entre tantas outras) é a falta de vista de certos automobilistas.

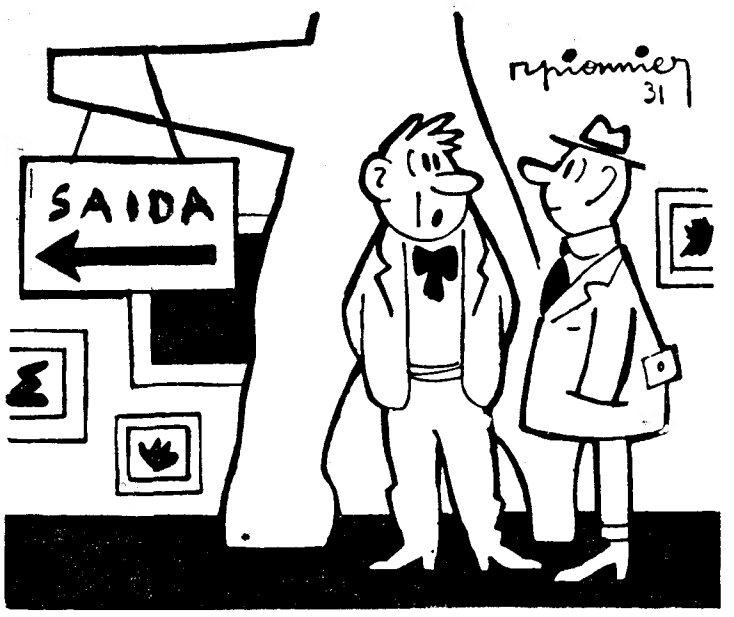
Ainda recentemente, num condado do Norte de Inglaterra, a Polícia escolheu determinado ponto para mandar parar todos os veículos que por ali passassem. Pediu então aos respectivos condutores que procurassem ler um número de matrícula de automóvel a uma distância de 25 metros, uma das provas que se exigem para tirar a carta de condução. Os resultados foram significativos: dez por cento dos interpelados, sobretudo pessoas de idade, não conseguiram ler o referido número.

Revestimentos coloridos com chapas de alumínio

Na Grã-Bretanha fabricam-se actualmente chapas de alumínio com acabamento de pintura no forno, a fim de satisfazer as crescentes exigências dos arquitectos e construtores civis em matéria de revestimentos coloridos.

As chapas de alumínio assim preparadas tanto podem apresentar uma superfície lisa como trabalhada. Nestas ultimas, a pintura é aplicada após a moldagem.

O acabamento pode ser efectuado em nove cores diferentes, sendo inclusivamente possível o fornecimento destas chapas com jogos de cores.



— Foi o sentido prático da minha escultura que despertou a atenção do juri...

TELEVISORES
VENDEMOS SÓ A PRONTO COM OS
MAIORES DESCONTOS
CASA M. L. FERREIRA — R. D. Estefânia, 48, 1.º andar

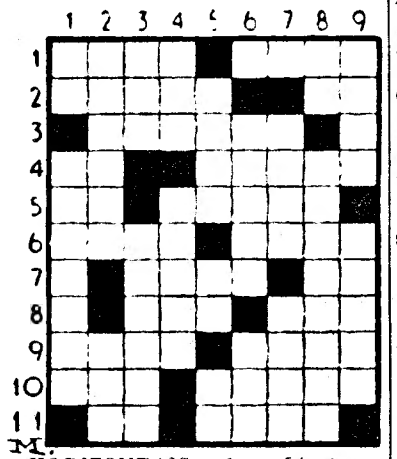
PIANOS
Verticais e de Cauda
ALUGAM-SE
ESTABELECIMENTOS
VALENTIM DE CARVALHO
Comércio e Indústria, S.A.R.L.
95, Rua Nova do Almada, 99
LISBOA

DINHEIRO
EMPRESTA-SE com rapidez qualquer quantia em 1.ª ou 2.ª hipoteca de prédios, parte de prédios ou construção. CASA LAIRES Figueira) — Telefones 325487 — Rua da Prata, 291, 2.º dt (junto P 470618

FOLHA-DE-FLANDRES
SEMPRE A PREÇOS MUITO ACESSÍVEIS
CICC, LDA. - RUA D. JOÃO V, 7-1.º
LISBOA - TELEFS. 68 41 41/2/3

PALAVRAS CRUZADAS

(COM PROVÉRBIO)
Problema n.º 3581



HORIZONTAIS: 1 — Ligeireza. Muito branco. 2 — Nutrir. Frequentar. 3 — Capital das Honduras Britanicas. 4 — Preposição e artigo. Pisa. 5 — Reis (abrev.). Espécie de capa. 6 — Agarre. Rio que separa a Finlandia da Noruega. 7 — Círculo luminoso que por vezes se observa á volta do Sol e da Lua. Senhor (abrev.). 8 — Altar. Benigno. 9 — Leito. Cidade da Jugoslávia (Croácia) com importante porto militar no Adriático. 10 — Agora. Guardar silêncio. 11 — Preposição. Infortunio.

VERTICAIS: 1 — Antes de Cristo. Antiquado. 2 — Sebácea. Decametro quadrado. 3 — Animal volátil. Denominam. 4 — Cloreto de sódio. Dividira ao meio. 5 — Abastada. Nota de musica. Aqui. 6 — Virtuoso. Tranquilidade. 7 — Subida. Pela. 8 — Avistei. Confortar. 9 — Enfeita. Montar.

Resolveu completamente este problema? Procure, agora, em segundo passatempo, o PROVÉRBIO nele inscrito.

Solução do problema n.º 3580

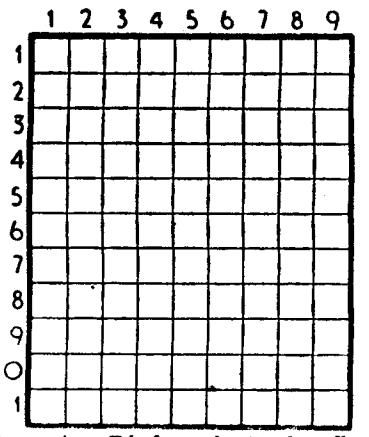
HORIZONTAIS: 1 — As. MAU. 2 — Descansar. 3 — fleo. Fura. 4 — DE. Ruía. 5 — Anho. Bico. 6 — Si. Bise. 7 — CARRO. Um. 8 — Pátio. 9 — Adeus. 10 — Ocos. Erma. 11 — Rá. Os. Ias.

VERTICAIS: 1 — Adidas. PIOR. 2 — Selénica. Cá. 3 — Se. Atro. 4 — Coro. Ri. Só. 5 — Má. Broa. 6 — Anfíbio. DE. 7 — Usuais. Feri. 8 — Ar. Céu. Uma. 9 — ARADO. Musas.

(PROVÉRBIO: MAU DE CARRO, PIOR DE ARADO).

NOVA MODALIDADE
PROBLEMA N.º 7426

HORIZONTAIS: 1 — Ave de rapina. A folhagem das plantas. 2 — Botequim. Pó fecundante das flores. 3 — Satélite de Jupiter. Letra grega. Ergue. 4 — Fileiras. Nesse lugar. 5 — Entusiasmar. 6 — Escarneceu. Em as. 7 — Prendessem. 8 — Batráquio. Argélia. 9 — Reze. Pedra de moinho. Viração. 10 — Peixe de Portugal. Consentimento. 11 — Fazer voar. Facto.



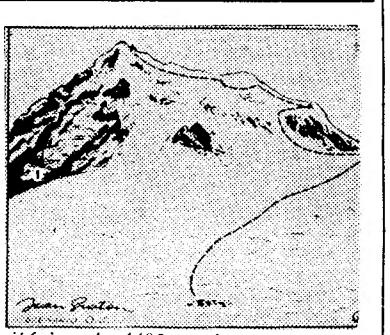
VERTICAIS: 1 — Ancora. Cantiga. 2 — Animal doméstico. Simbolo químico do bromo. Terra nova e arroteada de fresco. 3 — Prefixo que designa estado. Cantiga. Época. 4 — Poeta cómico latino, pintor inimitável dos costumes populares. Caminhar. 5 — Piedosas. Classe de tropa. 6 — Letra grega. Juiz dos Hebreus, célebre pela sua força prodigiosa. 7 — Genro de Moamé. Cabo da costa de Portugal. Apelido. 8 — Cidade da Arábia. Pronome reflexo. Suspiros. 9 — Anuais. Doença do gado cavalar e asinino, que ocasiona corrimento de pus pelas vias nasais.

Solução do problema n.º 7425

HORIZONTAIS: 1 — Capa. Dr. 2 — MM. Suécia. 3 — Aal. MDI. 4 — Luís. Vã. 5 — Coa. Aí. 6 — Sousel. 7 — Par. Anima. 8 — Al. Acem. 9 — Sol. Ele. 10 — Imunes. Ag. 11 — Sideral.

VERTICAIS: 1 — Emala. Paris. 2 — Mau. Sal. Mi. 3 — Licor. Sud. 4 — As. Sou. Cone. 5 — Pum. Asa. Ler. 6—Aedo. Ena. Sa. 7—CI Alice. 8 — DI. Vi. Mela. 9 — Rada. Tamega.

FACTOS REAIS — A conquista do Everest



17 — *II Grande Guerra. Havia outras frentes a atacar... Mudança de regime politico no Tibete: «fechada» a estrada do norte. Surge, todavia, uma compensação: o Nepal abre as suas fronteiras aos sábios e aos exploradores. Será pelo sul, e com o auxílio desta nação esclarecida, que se atacará, de futuro, o gigante. Começa uma nova era... Há que explorar novos caminhos. É a vez do americano Houston e do inglês Tilman. Estamos, então, em 1950. As suas conclusões são pessimistas: «muito difícil...» Mas em 1951, o inglês Shipton apresenta-se novamente. E com que coragem! Em 1952, são os suíços, reis das montanhas, que tentam a escalada do Everest.*

18 — *Alguns dos suíços haviam já defrontado o gigante: Dittert e Roch tinham participado na terceira expedição, bem como os drs. Ed. Wyse-Dunant e Chevalley. Os restantes eram bons alpinistas: Lambert, Flory, Hofstetter, Aubert e Asper. Havia também uma equipa constituída por sábios: «madame» Lobringer-Dellenbach, o professor Lombard, o botanico Zimmermann. A expedição compreendia ainda 165 carregadores e 14 sherpas, um dos quais se chamava Tensing...*

19 — *Os suíços estabeleceram sete campos a 8400 metros de altitude. Os sherpas que ultrapassavam os oito mil metros conquistaram o glorioso título de — «Tigres». Eram quase todos de raça mongol, pequenos, alegres, serviçais até ao sacrifício. Tornaram-se indispensáveis á expedição. E afirmaram aos suíços que não tinham qualquer espécie de medo... Acreditavam nos seus deuses.*

20 — *Pouco faltou para que os os suíços não alcançassem a vitória. A 4400 metros, surpreendeu-os uma avalancha. Escaparam. No dia 20 de Abril, estabelecem o primeiro acampamento. Em 28, o segundo, a 5600 metros. O terceiro em 2 de Maio, a 5900 metros. No dia 7, o quarto, a 6450 metros. No dia 14, Flory, Aubert e Asper, montam o quinto acampamento a 6900 metros. No dia 25, sómente Lambert, Flory, Aubert e Tensing conseguem erguer duas tendas a 7880 metros. É o sexto acampamento. Depois, um ultimo, a 8400 metros. É deste acampamento, o sétimo, que Lambert e Tensing tentarão um ultimo assalto...*

(Continua)

Cimianto

FRIGORIFICOS
PEQUENO ANÚNCIO
GRANDES DESCONTOS
A. SANTOS SILVA
4-A — R. Passos Manuel — 4-A

AVENTURAS DO TIO CARLOS

Devem atingir 36 mil contos as despesas a efectuar no próximo ano pelo Município do Barreiro

O Conselho Municipal do Barreiro aprovou, numa reunião efectuada este mês, o Plano de Actividade e as Bases do Orçamento da respectiva autarquia para o próximo ano. Trata-se de um documento muito sucinto, no qual se inscrevem as obras e os melhoramentos necessários para o progresso do concelho. Entre as numerosas benfeitorias propostas, destacam-se, pelo seu valor material, as seguintes: construção do novo cemitério do Barreiro; pavimentação de arruamentos no Lavradio; construção de casas de renda económica, em colaboração com a Federação de Caixas de Previdência — Habitações Económicas; e construção da 2.ª fase do bairro de casas de renda económica na Quinta dos Arcos, em colaboração com o mesmo departamento. Em resumo: as obras previstas estão dotadas com a importante verba de 27 331 000$, prevendo-se a comparticipação oficial de 24 248 210$00.

No capítulo das obras cujo estudo se deverá elaborar — ou com estudo já em execução — sobressaem, entre outras, o saneamento de Santo António da Charneca, Coina e Palhais; o plano director urbanístico do concelho; os anteplanos de urbanização da zona de Vila Chã, Santo António da Charneca e de Coina; a construção do cais comercial e da zona industrial anexa; a via rápida Barreiro-Coina; a estrada de circunvalação do Lavradio, e a construção de mercados em diversas zonas.

As bases do orçamento

Noutro passo, quando se trata do cômputo aproximado dos gastos a efectuar, verifica-se que o montante das despesas ordinárias e extraordinárias atingiu nos ultimos três anos os seguintes valores totais: 1961, 9 632 910$80; 1962, 12 079 723$70, e 1963, 14 164 361$30. «Poderia assim — afirma-se no plano em apreço —, estimar-se em 12 000 contos a verba a prever como montante das despesas em 1965. Tendo em consideração, no entanto, que, no decorrer do próximo ano, serão construídos, em colaboração com a Federação de Caixas de Previdência — Habitações Económicas, dois bairros de casas de renda económica, obras que estão orçamentadas em cerca de Esc. 24 000 000$00, julga-se que as despesas atingirão o valor de 36 000 contos».

Finalmente, na parte respeitante á aprovação de deliberações sobre financiamentos, escreve-se: «Além dos empréstimos que naturalmente teremos de procurar obter para aquisição dos terrenos destinados ao novo quartel da G. N. R. e para a construção da passagem superior sobre as linhas férreas, a que nos referimos nas Bases para 1964, não se pensa, por enquanto, na possibilidade de nos socorrermos do crédito financeiro para outros fins».

Cinemas

ALMADA — *Incrível* — Às 21 e 15: «Becket» (17 anos) e *Academia* — Às 21 e 15: «O homem do rio» (12 anos).

COVA DA PIEDADE — *União Artística* — Às 21 e 15 : «Rio Bravo» e «Guerrilha Suicida» (12 anos).

Farmácias de serviço

ALCOCHETE — *Nunes* — L. Coronel Ramos da Costa, 10 (Telefone 234137).

ALHOS VEDROS — *Gusmão* — R. Cândido dos Reis, 30 (Tel. 224020).

ALMADA — *Central* — R. de Olivença, 11-B (Tel. 270504).

BAIXA DA BANHEIRA — *Aliança* — Estrada Nacional, 174.

BARREIRO — *Soares* — Avenida da Republica. 1 (Tel. 2273023).

COVA DA PIEDADE — *Castro Rodrigues* — Praça 5 de Outubro, 62 (Tel. 270121).

MOITA — *Silva Rocha* — P. da República, 16 (Tel. 239029).

MONTIJO — *Moderna* — R. Bulhão Pato. 60 (Tel. 230156).

SESIMBRA — *Leão* — Av. Salazar (Tel. 229025).

SETUBAL — *Bocageana* — R. do Romeu (Tel. 23425); *Bairros* — B.º Santos Nicolau (Tel. 23330).

SEIXAL — *Godinho* — L. da Igreja, 5 (Tel. 2218580).

O CAFÉ QUE SABE A CAFÉ...

VILARINHO & SOBRINHO, L.DA

JANELAS VERDES

LISBOA

o seu presente de Natal delicadamente preparado para ser oferecido!

BALLOGRAF apresenta-se em várias versões:

102 EPOCA – CROMADA
Corpo cromado, disparador e ponta de plástico.
Cores sortidas – Preço: 70$00

103 EPOCA – PLÁSTICO
Corpo de plástico, elementos metálicos cromados.
Cores sortidas – Preço: 55$00

101 EPOCA – LUXO
Corpo dourado, de excepcional qualidade.
Preço: 110$00.

E ainda modelos de luxo, com estojo, SPORT e para secretária!
Equipados com a recarga gigante SUPER MAGNUM

BALLOGRAF epoca

Laforest, Lda Avenida da Liberdade, 140-2.º - Lisboa

NÃO SE PREOCUPE COM O LEITE

Proteína é o que mais conta no leite. Ela faz crescer os seus filhos, dá-lhes músculos fortes e vigorosos, livra-os de muitas doenças, — garante-lhes uma saúde perfeita!

SOYOLK, farinha de soja completa e rigorosamente pura, é a fonte natural mais rica em proteína * — mais rica que o leite, os ovos e até que a carne ... Com o SOYOLK pode obter o insuperável LEITE DE SOJA e resolver os problemas alimentares no seu lar. Pode utilizar o LEITE DE SOJA em todas as situações em que usa normalmente o leite.

* Além de 40 % de proteínas, SOYOLK contém outros nutrientes indispensáveis ao organismo: gorduras vegetais, lecitina, açúcares naturais, vitaminas, cálcio, ferro e magnésio.

DIESE - PRODUTOS DIETÉTICOS, LIMITADA
Pioneiros em Nutrologia Social, Dietética Aplicada e Alimentação Racional
Rua Camilo Castelo Branco, 31-3.º — LISBOA - 1

Soyolk nutre, fortalece e protege o organismo

MÁRIO GONZAGA RIBEIRO
AGENTE DISTRITAL RENAULT

Comunica a todos os seus Ex.mos Clientes, possuidores de automóveis desta marca, que abriu na Rua General Sinel de Cordes, 15-C, em Lisboa, oficina exclusiva para assistência a todos os veículos da marca RENAULT, com estação de serviço SACOR.

Telefones: 76 04 36 e 77 37 88

Os principais aspectos do fomento de Cabo Verde

analisados pelo dr. Bento Levy na sessão de hoje da Assembleia

Continuaram esta tarde, sob a presidência do sr. prof. Mário de Figueiredo, secretariado pelos srs. drs. Cid Proença e Folhadela de Oliveira, os trabalhos da Assembleia Nacional, que está a examinar a proposta de lei sobre a elaboração e execução do Plano Intercalar de Fomento para 1965-1967.

Depois de, no período de antes da ordem, o sr. Lopes Roseira, de Angola, se ter ocupado do significado do próximo Congresso das Comunidades, subiu á tribuna, para intervir no debate sobre o referido Plano, o sr. dr. Bento Levy, que aludiu a alguns problemas de Cabo Verde, nomeadamente os que dizem respeito ás comunicações entre as ilhas daquele arquipélago, ao abastecimento de água a S. Vicente e á pesca.

Disse que Cabo Verde está sujeita a crises ciclícas por falta de chuva, sendo nestas fases preciso acudir ás populações para não as deixar morrer de fome, gastando-se então dinheiro em obras que não são propriamente de fomento e não dão a rentalidade que seria de esperar, daí existindo obras começadas e não completadas. Referiu que há projectos que não prosseguem por falta de verba, enquanto outros param por divergências técnicas, o que muito prejudica o desenvolvimento do arquipélago, «terra onde mais se estudam e discutem planos e projectos».

O sr. dr. Bento Levy passou depois a analisar alguns aspectos do Plano dedicados a Cabo Verde, fazendo votos por que desta vez se dê uma sacudidela violenta no que tem estado adormecido. Lembrou que desde «há muitos anos que vão missões de estudo a Cabo Verde e quanto a resultados práticos pouco se tem adiantado», pelo que a população «recebe mal e com desconfiança essas missões».

O orador aludiu, depois, á situação dos portos, apontando a necessidade de se construirem cais acostáveis, sobretudo em Praia e Vale dos Cavaleiros. Manifestou desagrado quanto á atribuição de 26 mil contos para o aeroporto do Sal, montado e fiscalizado pela metrópole; e frisou a necessidade de se dar imediata solução ás comunicações entre as ilhas, dizendo que nelas os seus habitantes são prisioneiros do mar, *solidão* que é a causa responsável de muitas das frustrações locais.

O sr. dr. Bento Levy expôs, em seguida a situação que São Vicente atravessa por falta de água, não tendo os seus vinte mil habitantes nem água para beber, nem para se lavar, sendo agora abastecida por dois barcos-cisternas que transportam o líquido de Santo Antão. Fez ainda considerações sobre as industrias extractivas e transformadoras, o programa de ensino, o planeamento turístico e a informação.

Estão inscritos para discursar ainda hoje os srs. drs. Nunes de Oliveira, Agostinho Cardoso e Artur Moreira. A próxima sessão será no dia 2 de Dezembro.

PASSAGEM DE MODELOS NAS ALTURAS... — A bordo de um avião da carreira Londres-Belfast, os passageiros assistem, interessados e sorridentes, a uma pasagem de modelos, a cargo de quatro graciosos manequins. As quatro raparigas seguiam também para Belfast, a fim de tomar parte numa festa de caridade e resolveram, então, fazer um ensaio nas alturas...

O bacalhau não faltará na quadra do Natal

O bacalhau, alimento tão tradicionalmente apetecido e apreciado dos portugueses, tem sempre e ainda maior procura na quadra do Natal, agora a aproximar-se de novo, como elemento imprescindível da consoada saborosa e bem regada, á boa maneira lusitana.

Ultimamente, porém, e por repetidas vezes, o chamado «fiel amigo» tem rareado, se não desaparecido totalmente, na mesa de muitos lares portugueses, numa manifestação de *infidelidade* tristemente sentida pelos de bolsa mais modesta.

Ao avizinhar-se agora nova quadra do Natal, muitas donas de casa começaram, com dolorosa antecipação, a recear que ele, o apetecido bacalhau, lhes faltasse, mesmo na noite da consoada... Podem, porém e felizmente alegrar-se, pois ele não faltará e, mais, não sofrerá qualquer aumento de preço. Na verdade, e segundo hoje conseguimos saber, a Comissão Reguladora do Comércio do Bacalhau vai distribuir por todos os armazenistas do País, cerca de 10 500 toneladas de bacalhau nacional.

As primeiras 4500 toneladas vão dar imediata entrada no mercado, devendo as restantes 600 ser entregues ao comércio armazenista, a partir do dia 7 de Dezembro próximo.

Consideradas as quantidades de bacalhau estrangeiro que se encontram em poder dos armazenistas e foram importadas individualmente, o abastecimento ficará assim largamente assegurado.

Chama-se ainda a atenção dos consumidores para o facto de se manterem em vigor, na venda ao publico, os preços fixados pela portaria n.º 19 947, de 17 de Julho de 1963, para o bacalhau nacional e estrangeiro. Esses preços são os seguintes: Bacalhau tipo crescido — peixes com mais de 1,400 kg — 20$00 o quilograma; tipo corrente — peixes de 0,700 a 1,400 kg — 15$00 o quilograma — tipo miudo — peixes 0,250 a 0,700 kg — 12$60 o quilo; sortido de 2.ª — peixes com menos de 0.250 kg e exemplares de maior tamanho, mas com ligeiros defeitos de preparação ou conservação — 11$20 o quilo; sortido de 3.ª — peixes partidos ou amputados, com o peso mínimo de 0,100 kg e que apresentem, igualmente, defeitos de preparação ou de conservação — 7$50 o quilo.

Todos os pos... serão entregues... quando terminar a c...

Termina em meados de 1967 a concessão feita pelo Estado á Companhia Portuguesa Rádio Marconi «para o estabelecimento de uma rede radiotelegráfica entre a Metrópole e as províncias ultramarinas portuguesas».

Os problemas emergentes do termo do contrato estão em estudo, segundo afirmou o ministro das Comunicações na sua ultima conferência de Imprensa, que acrescentou não ser possível indicar, por enquanto, «qual a orientação que lhe será dada», uma vez que ainda se está na fase de «considerar várias soluções».

O contrato de concessão, celeb... do em 8 de Novembro de 1922, e publicado no «Diário do Governo» de 16 do mesmo mês e ano, estabelecia, no seu artigo 21.º, que «o Governo poderá exercer o direito de resgate decorridos que sejam vinte anos de exploração». Como se sabe, o Governo não exerceu esse direito na altura própria, mantendo-se, por isso, em vigor, no que respeita ao termo da concessão, o preceituado no artigo 18.º do contrato, cujo teor é o seguinte: «A concessão dada por este contrato á Companhia com todos os seus direitos e encargos terá uma duração de 40 anos, a partir da data em que estiver concluída a instalação de todos os postos a que o mesmo contrato se refere e que iniciada for a sua exploração, ou sejam três anos e meio depois da data da assinatura deste contrato. Findo o período da sua concessão, a Companhia entregará ao Governo todos os postos em perfeito estado de funcionamento, sem qualquer encargo para o Estado».

Assim, e por ter havido demora «na instalação de todos os postos», o termo da concessão está fixado para meados de 1967. Que acontecerá nessa data? Serão nacionalizados os serviços até então confiados á Companhia Portuguesa Rádio Marconi?

Parece pouco provável uma solução desse tipo, ao que se infere das declarações do eng.º Carlos Ribeiro. Em consequência, adquire grande ... vista n... diz tex... depois ... por efe... tigos 1... zidos) ... ser ex... particul... reito d... de circ...

O c... co... de nac...

Obser... contrat... nhia P... constitu... lização ... te, o Go... 7 de D... trato co... legraph... blicou e... lei que... desse c... finalida... aceitou ... «uma c... legrafia... o título ... Rádio ... de Nov... ver os ... panhia ... servou ... em Por... nos, do... bras es...

O art... cia: «A... meçará ... sua co... para o ... sem fio... ra, Cab... que». P... destes ... que: Li... te com... ra e to... bém fa... porto; ... mente ... cute o ...

«O NATAL VISTO PELA... identifica-se... com os grandes intere...

O concurso «O Natal visto pelas crianças», que o «Diário de Lisboa» promove desde 1958, tem servido, com a sua larga audiência, para consciencializar pais e todos os educadores em aspectos educativos considerados fundamentais para a educação integral das crianças.

E' necessária, de facto, uma acção vasta para se conseguir ambiente para exigências educativas que ás vezes ficam sómente consignadas e perdidas nos programas. Como se sabe, o desenho livre foi incluído, desde 1960, nos programas de instrução primária, mas muita gente, incluindo os próprios educadores e professores, não se compenetrou ainda de que as novas directrizes se executariam necessáriamente, e vários exemplos deploráveis o confirmam.

E' necessáriõ, pois, promover iniciativas que abram perspectivas e estimulem ao sabor popular directrizes pedagógicas inovadoras. Consciente das suas responsabilidades, o «Diário de Lisboa» lança todos os anos u... fantis ... express... noticiár... zembro ... tinados ...

0 1... da C...

Como... mara d... tugal c... versári... uma se... nema ... Lisboa, ... dados ... no e c...

Depo... conselh... fe Alc... cer a ... dos m... sobre ... so-alen... ca eur... mães ... Camar... outros ... Sachs, ... dos N... publica... dirigen... Federa... Hipp, ... junto ... cio e ...

Após ... jantar ...

Uma graça de Churchill que caiu mal aos russos

HAIA, 27 — (F. P.) — «Os russos parecem-se com os crocodilos quando se riem». Esta frase, posta na boca de «sir» Winston Churchill no filme «As Grandes Horas», que reconstitui a vida do velho estadista e que, ontem, foi projectado na Haia para o corpo diplomático, fez levantar e sair da sala o embaixador da U. R. S. S. nos Países Baixos, Toegarinov.

A propósito deste incidente, um informador da Embaixada soviética limitou-se a declarar que no filme, cujos convites para a estreia foram feitos pelo embaixador do Reino Unido, «o papel e os sacrifícios do povo russo durante a segunda guerra mundial não estão relatados com objectividade».

COLÓQUIO

dirigido pela escritora Matilde Rosa Araújo

A escritora dr.ª D. Matilde Rosa Araujo dirige amanhã, ás 21 e 30, na sede da Cooperativa dos Trabalhadores de Portugal, com sede na Calçada do Duque, 25, um colóquio sobre literatura infantil, que é aguardado com grande interesse. Dissertará sobre o tema: «Problemas da Literatura Infantil».

COMUNICADO das Forças Armadas

O Serviço de Informação Publica das Forças Armadas comunica que morreram em combate, na província de Angola, os soldados 1498/63 José Pinheiro Fernandes e 1509/63 António Bernardino Português e, na província de Moçambique, num desastre, o 1.º cabo 1918/63 Manuel Marques Carreiro.

FOTOCÓPIAS
Fazemos em 5 minutos
PAPELARIAS EMÍLIO BRAGA
Rua da Madalena, N.º 42

CASINO ESTORIL
ÚLTIMA APRESENTAÇÃO
7.ª CARAVANA OFICIAL
DA MÚSICA POPULAR BRASILEIRA

SENSACIONAL EMBAIXADA DO COLORIDO FOLCLORE DO BRASIL
LES BRITTERS
FAMOSOS ACROBATAS DO «LIDO» DE PARIS
ESMERALDA AMOEDO
A PRESENÇA DA CANÇÃO PORTUGUESA

PREÇOS: Sábados, consumo mínimo, 60$00. Nos outros dias consumo mínimo, 40$00. Todos os dias, jantar 65$00. (Estes preços não compreendem taxas nem impostos)

DOMINGO, às 17 horas:
«Matinée» com o «show» normal
PREÇO: CHÁ COMPLETO 25$00
(Taxas e impostos não incluídos)

No CINEMA, às 17 e 21.30 horas: «TEIA DE ARANHA»
A TARDE E A NOITE PARA MAIORES DE 12 ANOS

A Caravana Oficial e Esmeralda Amoedo actuam também todas as noites no
TERRAÇO DAS ESTRELAS do Hotel Embaixador
(MAIORES DE 17 ANOS)

Salazena

Vauxhall viva
peça uma demonstração
LICAR
AV. CASAL RIBEIRO, 48 A e C-TEL. 537123/4
LISBOA
CONCESSIONÁRIOS
PEÇAS LEGÍTIMAS

CENTRO DO LIVRO BRASILEIRO, LDA.
RUA RODRIGUES SAMPAIO, 30-B — TEL. 46470-46375

os postos da Marconi
ntregues gratuitamente ao Estado
minar a concessão em meados de 1967

de 1967 a
ndo á Com-
o Marconi
o de uma
tre a Me-
ultramari-

tes do ter-
em estudo,
nistro das
ltima con-
que acres-
ndicar, por
ntação que
que ainda
siderar vá-

o, celeb
de 1922, e
Governo»
ano, esta-
.º, que «o
direito de
ejam vinte
no se sabe,
sse direito
ndo-se, por
respeita ao
receituado
, cujo teor
essão dada
anhia com
encargos
0 anos, a
stiver con-
dos os pos-
rato se re-
sua explo-
os e melo
tura deste
do da sua
entregará
os em per-
nento, sem
o Estado».
lo demora
s postos»,
stá fixado
ue aconte-
acionaliza-
ão confia-
guesa Rá-

uma so-
se infere
Carlos Ri-
, adquire

grande significado a hipótese prevista no artigo 22.º do contrato, que diz textualmente: «Se o Governo, depois de estar de posse da rede por efeito do estabelecido nos artigos 18.º e 21.º (acima reproduzidos) desejar que ela continui a ser explorada por uma entidade particular, a Companhia terá o direito de preferência em igualdade de circunstancias.

O contrato com a Marconi constituiu uma espécie de nacionalização da concessão

Observa-se, no entanto, que o contrato que deu origem á Companhia Portuguesa Rádio Marconi constituiu uma espécie de nacionalização da concessão. Efectivamente, o Governo da Republica, que em 7 de Dezembro celebrara um contrato com a «Marconi's Wireless Telegraph Company», de Londres, publicou em 25 de Agosto de 1922 uma lei que autorizava a substituição desse contrato por outro. Com essa finalidade, a Marconi's Company aceitou o compromisso de organizar «uma companhia portuguesa de telegrafia e telefonia sem fios», sob o título de Companhia Portuguesa Rádio Marconi. E o contrato de 8 de Novembro de 1922, ao prescrever os termos em que a nova companhia haveria de constituir-se, reservou expressamente á subscrição em Portugal dois terços, pelo menos, do capital inicial (750 mil libras esterlinas) e futuro.

O artigo 5.º do contrato estabelecia: «A Companhia Portuguesa começará por instalar e explorar por sua conta, sem qualquer encargo para o Estado, postos de telegrafia sem fios em Lisboa, Açores, Madeira, Cabo Verde, Angola e Moçambique». E acrescentava: «A potência destes postos será suficiente para que: Lisboa comunique directamente com Cabo Verde, Açores, Madeira e toda a Europa, devendo também fazer o serviço marítimo do porto; Açores comunique directamente com Madeira e Lisboa e execute o serviço internacional de navegação do arquipélago, bem como o serviço marítimo dos portos dos Açores (...); Madeira comunique directamente com Açores e Lisboa e serviço marítimo do porto; Cabo Verde comunique directamente com Lisboa, América do Sul e Angola e ainda com a India Portuguesa (Goa) se vier a fazer-se, quanto a esta, o acordo previsto (...). O alcance destes postos será suficiente para assegurar estas comunicações de dia e de noite». A Companhia ficou também autorizada a instalar, além daqueles, quaisquer outros postos.

Os circuitos actuais da Marconi ligam entre si as várias parcelas de Portugal e o País com o Mundo

Hoje, a Companhia Portuguesa Rádio Marconi, cujo capital é de 75 mil contos, tem em exploração, segundo o relatório de 1963, 27 circuitos telegráficos de serviço geral, 18 circuitos *telex*, 5 circuitos alugados, 16 circuitos fototelegráficos e 18 circuitos radiotelefónicos com 21 canais. As instalações da Companhia, no conjunto das suas estações — que, de harmonia com o contrato, passam gratuitamente á posse do Estado no termo da concessão — englobavam 80 emissores radiotelegráficos e radiotelefónicos, sendo 45 no continente e 35 nas ilhas adjacentes e ultramar; 183 unidades receptoras, constituindo 124 receptores radiotelegráficos e radiotelefónicos, dos quais 70 no continente e 54 nas ilhas adjacentes e no ultramar; e 31 terminais radiotelefónicos, sendo 15 no continente e 16 nas ilhas adjacentes e no ultramar.

Por intermédio das redes da Rádio Marconi, o continente português mantinha-se assim ligado directamente ás ilhas adjacentes e a todas as províncias ultramarinas, com a excepção da India Portuguesa, e com todos os restantes países do mundo.

Entre as ultimas realizações da Companhia conta-se a melhoria, substituição ou ampliação dos equipamentos da sua central telefónica, do centro emissor de Alfragide, do centro receptor de Vendas Novas, da estação costeira de Carnaxide e das estações do Funchal, Ponta Delgada, Praia (Cabo Verde); Luanda e Lourenço Marques.

Participação do Governo nos lucros da Companhia: 3765 contos em 1963

A conta de ganhos e perdas da Companhia Portuguesa Rádio Marconi apresentou, no ano passado, uma receita total de 92 237 contos (numeros redondos) e uma despesa total de 72 276 contos, na qual se incluiram 14 313 contos de reintegrações do activo imobilizado, sendo portanto o saldo final de 19 961 contos. Nos termos do contrato e dos estatutos, depois de deduzidos cinco por cento do saldo para reserva legal, cinco por cento para o conselho de administração, não mais de dois por cento para o conselho fiscal, uma percentagem para amortização do capital e sete por cento para primeiro dividendo, foi entregue ao Governo a importancia correspondente a vinte e cinco por cento do remanescente, ou sejam 3765 contos (25 % sobre 15 061 contos).

Esclarece o relatório da Rádio Marconi que, desde o início da concessão, o total das receitas que reverteram para o Estado, sob a forma de participação de lucros, impostos e contribuições gerais, impostos sobre dividendos, e dividendos das acções em seu poder, totalizava 176 727 contos no fim de 1963.

Os componentes do curso do Colégio de Defesa da N. A. T. O. e as individualidades especialmente convidadas ouvem o general Camara Pina, no início da reunião

Os componentes do curso do Colégio de Defesa da N.A.T.O. ouviram hoje exposições sobre as situações política e militar de Portugal

No Instituto de Altos Estudos Militares, os componentes do vigésimo sexto curso do Colégio de Defesa da N. A. T. O., de que é actualmente comandante o general Wolf von Baudistin, do Exército da Republica Federal da Alemanha, ouviram, esta manhã, exposições sobre as situações política e militar de Portugal, a cargo, respectivamente, dos srs. dr. Caldeira Coelho, do Ministério dos Negócios Estrangeiros, e general Julio Pereira, do Ministério do Exército.

A reunião começou cerca das 10 horas, e o sr. general Camara Pina, chefe do Estado-Maior do Exército, abriu os trabalhos com uma saudação aos componentes do curso, do qual fazem parte os srs. dr. Carlos de Macedo, do Ministério dos Negócios Estrangeiros, e capitão-de-fragata Melo Breyner, do Ministério da Marinha. O sr. general Camara Pina apresentou ainda os autores das exposições que iriam ser proferidas.

Estavam presentes, além dos componentes do curso e de altas patentes das nossas Forças Armadas, os srs. general Santos Costa e almirante Lopes Alves, respectivamente, directores do Instituto de Altos Estudos Militares e do Instituto Superior Naval de Guerra; almirante Fernando de Roboredo, chefe do Estado-Maior da Armada, e general Corte-Real, chefe do Estado-Maior da Força Aérea.

Iniciados os trabalhos, o sr. dr. Caldeira Coelho apresenta então a sua exposição intitulada «Situação política e económica de Portugal», que foi seguida de um período de perguntas, bem como a comunicação do sr. general Julio Pereira, subordinada ao tema «Situação Militar de Portugal», apresentada logo depois.

A reunião terminou cerca das 13 e 10. Na messe do Instituto foi então servido um almoço, ao qual presidiu o sr. general Camara Pina, em representação do ministro da Defesa Nacional.

Após a refeição, os componentes deste curso do Colégio de Defesa da N. A. T. O. deram um passeio pelo circuito turístico do Estoril e Cascais. Ao fim da tarde, partiram para a Foz do Arelho, onde pernoitam. Amanhã, farão uma visita a Alcobaça, Fátima e Tomar. No domingo de manhã deixarão Lisboa, terminando assim esta visita de estudo de quatro dias que vieram fazer a Portugal.

O ministro
das Obras Públicas visitou Castelo Branco

CASTELO BRANCO, 27. — Recebido em Vila Velha do Ródão pelo governador civil deste distrito, sr. dr. Simplício Barreto Magro; pelo presidente do Município albicastrense, sr. prof. António Liberato de Oliveira e por outras entidades do distrito e da cidade, deslocou-se hoje a Castelo Branco, em visita oficial, o sr. eng. Arantes e Oliveira, ministro das Obras Publicas. Naquela localidade, organizou-se extenso cortejo automóvel que acompanhou o ilustre visitante até á entrada da cidade, onde se encontravam alunos dos vários estabelecimentos de ensino locais, acompanhados dos respectivos corpos docentes, bem como grande massa popular que saudaram calorosamente aquele membro do Governo.

No Hotel de Turismo, foi depois servido um almoço intimo em que participaram o ministro das Obras Publicas, o chefe do distrito, o presidente da Camara e as principais autoridades albicastrenses.

Pelas 15 horas, o sr. eng.º Arantes e Oliveira visitou as importantes obras de restauro a decorrer no histórico palácio onde se encontra instalado o Governo Civil. Neste edifício o ministro das Obras Publicas recebeu depois diferentes entidades concelhias e distritais que ali foram apresentar-lhe cumprimentos.

Após esta cericónia, aquele membro do Governo visitou os locais onde serão construidos o Palácio da Justiça e o futuro Parque Desportivo de Castelo Branco, este a erguer no Parque da Cidade.

Terminadas estas visitas, o ministro das Obras Publicas seguirá, ao fim da tarde, para a Covilhã, acompanhado pelo chefe do distrito.

PASSOU POR LISBOA
o patriarca das Índias

Passou hoje por Lisboa, a caminho de Santa Maria, nos Açores, o sr. D. José Vieira Alvernaz, patriarca das Indias, que participou, na Cidade do Vaticano, na terceira sessão do Concílio Ecuménico. No aeroporto da Portela recebeu cumprimentos do governador do distrito autónomo de Angra do Heroísmo, sr. dr. Teotónio Pires; do bispo de Nampula, D. Manuel de Medeiros, de muitos sacerdotes e outras individualidades.

DESPESAS
com as forças de terra em Moçambique

Uma portaria, hoje publicada no «Diário do Governo», reforça algumas verbas das forças de terra em Moçambique, Assim, as despesas com o pessoal são reforçadas com 200 contos; aquisições de utilização permanente, reforçadas com 100 contos; despesas de comunicações, com 4 mil contos; encargos das instalações, com 20 contos; e encargos administrativos com 100 contos.

O muito é feito de poucos.
Ganhando menos consegue-se mais.
GRANDE OURIVESARIA
DA MODA
RUA DA PRATA, 257

A variedade dos uniformes das Forças Armadas dos 14 países membros da N. A. T. O. está bem simbolizada neste amontoado de bonés dos alunos do Colégio de Defesa da Aliança Atlantica

PRATAS ANTIGAS
desde o século XV ou XVIII

Está para venda um conjunto de pratas antigas, de invulgar qualidade e cuja raridade vai, certamente, merecer a especial atenção dos verdadeiros coleccionadores.

Muitas delas são de tão bom gosto, que permitirá vê-las e apreciá-las na Ourivesaria Santa Filomena (em frente ao portão principal do Jardim Zoológico).

Cimianto

ISTO PELAS CRIANÇAS»
identifica-se perfeitamente ades interesses educativos

**visto pelas
de Lisboa»
n servido,
ncia, para
os os edu-
tivos con-
ra a edu-
s.
uma acção
ambiente
s que ás
signadas e
Como se
incluído,
s de ins-
uita gente,
icadores
etrou ali
ctrizes se
nte, e vá-
o confir-**

anos um concurso de desenhos infantis que permite a liberdade de expressão a cada criança. Como já noticiámos, termina em 15 de Dezembro a entrega dos trabalhos destinados a este concurso.

O 10.º aniversário
da Câmara de Comércio Alemã em Portugal

Como ontem anunciámos, a Camara de Comércio Alemã em Portugal comemora hoje o décimo aniversário da sua fundação, com uma sessão solene, no salão de cinema da Feira Internacional de Lisboa, para a qual foram convidados alguns membros do Governo e outras entidades oficiais.

Depois de o presidente do seu conselho directivo, engenheiro-chefe Aloys Korinthenberg, agradecer a presença dos convidados e dos membros da Camara, falarão, sobre o intercambio comercial luso-alemão, a integração económica europeia, os investimentos alemães no estrangeiro e a tarefa das Camaras de Comércio Alemães nos outros países, os drs. Hans Georg Sachs, director-geral do Ministério dos Negócios Estrangeiros da Republica Federal Alemã; Baetzgen, dirigente ministerial do Ministério Federal da Economia, e Wolfgang Hipp, secretário-geral principal adjunto da Dieta Federal de Comércio e Industria Alemã.

Após a sessão, efectua-se um jantar volante.

LDA.
375

Couto
PASTA MEDICINAL
Não é uma Pasta qualquer. COUTO... é a Pasta Medicinal que protege melhor os seus dentes contra a cárie e defende as gengivas das várias doenças, que tanto mal podem causar.
Consulte o seu médico. Mas até lá vá usando PASTA MEDICINAL COUTO contra as doenças da boca e suas complicações.

VIDA POLITICA

Presidência do Conselho

Com o sr. prof. dr. Oliveira Salazar trabalhou, esta manhã, o ministro de Estado adjunto do Presidente do Conselho.

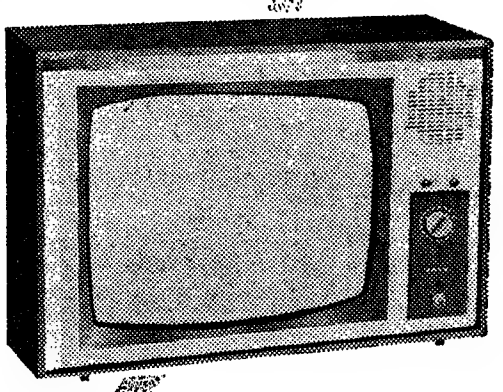
● **Ministro do Ultramar**

O ministro do Ultramar recebeu, hoje, em audiência de trabalho, o sr. dr. James Pinto Bull, secretário-geral da província da Guiné.

Campanha popular
DO NATAL
150$00
POR MÊS

EKCO

NOVA SÉRIE AUTOMÁTICA 1965



BRINDE
DE UMA ARTÍSTICA MESA
PARA TELEVISOR
A TODOS OS COMPRADORES
DESTE MODELO

QUANTIDADE LIMITADA
PARA ESTA CAMPANHA

Bardo TV

AV. DA LIBERDADE, 131
RUA DE S. BENTO, 53 A 57
AV. ALMIRANTE REIS, 124-B

Linha de CASCAIS

Cinemas

ALGÉS — *Stadium* — Às 21: «Conselho de Guerra» (12 anos).
ESTORIL — *Casino* — Às 21 e 30: «Teia de aranha» (12 anos).
CASCAIS — *S. José* — Às 21 e 30: «A única ambição» (17 anos).

Farmácias de serviço

ALGÉS — *Miramar* — Rua Ernesto da Silva, 81 (Tel. 212048).
CAXIAS — *Nova* — Rua Bernardim Ribeiro, 1-A (Tel. 242839).
PAÇO DE ARCOS — *Trindade Brás* — R. Costa Pinto, 186 (Tel. 2420034).
OEIRAS — *Godinho* — R. Cândido dos Reis, 98 (Tel. 2430090).
PAREDE — *Aisir* — Av. Gago Coutinho — Bairro das Caixas de Previdência (Tel. 2472948).
ESTORIL — *Parque* — Arcadas do Parque, 3 (Tel. 260191).
CASCAIS — *Misericórdia* — R. Regimento 19, 41 (Tel. 280141) — *Cascais* — R. Conde Monte Real — Bairro das Caixas (Tel. 282407).

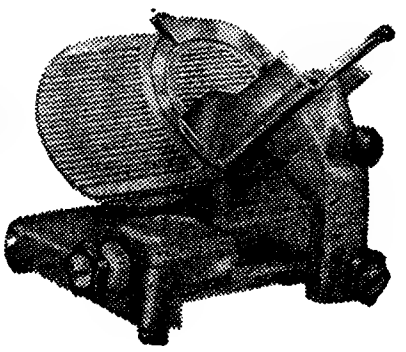
Em ALCOBAÇA é nosso agente distribuidor a firma JOSÉ NARCISO DA COSTA, SUC., Praça dr. Oliveira Salazar, 54.

IRONWEED

Cortadoras eléctricas de plano inclinado
com total aproveitamento de carnes

5 Modelos à sua escolha!

Lâminas de 220-250 275-300-350 mm de diâmetro



- **Higiénicas**
- **Robustas**
- **Eficientes**
- **Rápidas**
- **Económicas**
- **Práticas**

Se está comprador de uma cortadora, veja, examine, compare e... sòmente depois resolva!

Grandes facilidades de pagamento
Demonstrações sem compromisso

Distribuidores Exclusivos:

Soc. de Rep. SIDA-SUECA, *limitada*

Rua de S. Nicolau, 15-17 LISBOA

CCN companhia colonial de navegação

PARTIDAS	DESTINOS
LINHA DE ÁFRICA	
«UIGE» Em 8 de Dezembro, ás 16 h	Com escala prévia por LEIXÕES, para: LUANDA, LOBITO e MOÇÂMEDES.
«VERA CRUZ» Em 10 de Dezembro, ás 16 horas	Directo a LUANDA e LOBITO. Carrega de 4 a 7 de Dezembro.
«BENGUELA» Em 22 de Dezembro	Com escala por LEIXÕES para: PRÍNCIPE, S. TOMÉ, AMBRIZ, LUANDA, PORTO AMBOIM, LOBITO, MOÇÂMEDES e PORTO ALEXANDRE (se necessário). Carrega em Lisboa até 19 de Dezembro.
«IMPÉRIO» Em 29 de Dezembro, ás 12 h.	Com escala por FUNCHAL, para: S. TOMÉ, LUANDA, LOBITO, MOÇÂMEDES, CIDADE DO CABO, LOURENÇO MARQUES, BEIRA, MOÇAMBIQUE, NACALA (se necessário) e PORTO AMÉLIA. Carrega de 23 a 26 de Dezembro.
LINHA DA AMÉRICA CENTRAL	
«SANTA MARIA» Em 7 de Janeiro de 1965, ás 18 h.	Com escala por VIGO e FUNCHAL, para: TENERIFE, LA GUAIRA, CURAÇAU, PORTO RICO E PORTO EVERGLADES (MIAMI).

Chama-se a atenção dos Senhores Passageiros para o que está regulamentado sobre o transporte de bagagens

LISBOA: Rua de S. Julião, 63. Telefs. 369621/8. PORTO: Rua Infante D. Henrique, 9. Telef. 23342

GRANDE GARAGEM OU ARMAZÉM

Vende-se

Local central, amplos acessos, prédio novo, 1200/1300 m2
Construimos e vendemos em propriedade horizontal

TECNATOMIUM

Av. Elias Garcia, 123-1.º — LISBOA — Telef. 762367

UNIÃO ELÉCTRICA PORTUGUESA

S. A. R. L.
Capital: 330 000 000$00
Sede: Rua de Alexandre Herculano, 244 — PORTO

SORTEIO DE OBRIGAÇÕES

No dia 10 do próximo mês de Dezembro, pelas 10 horas, proceder-se-á, na séde social, ao sorteio de 25 981 obrigações, sendo 25 212 do valor nominal de 100$00 e 769 de 1000$00 cada uma, para efeito de amortização a partir de 2 de Janeiro de 1965.

(São 1957 obrigações da série de 4 1/2 %; 3796 da série de 4 % — 1945; 1786 da série de 3 3/4 %; 3240 da série de 4 % — 1948; 1397 da série de 5 % — 1951; 2660 da série de 5 % — 1952; 3615 da série de 5 % — 1954; 3461 da série de 5 % — 1957; 3300 da série de 5 % — 1958; 269 da série de 5 % — 1960; e 500 da série de 5 % — 1963, conforme consta nos respectivos quadros de amortização).

Porto, 23 de Novembro de 1964.

Pela UNIÃO ELÉCTRICA PORTUGUESA
O Engenheiro-Gerente
a) MAMEDE FIALHO

GRAVADORES DE SOM

VENDEMOS SÓ A PRONTO COM OS
MAIORES DESCONTOS
CASA M. L. FERREIRA — R. D. Estefânia, 48, 1.º andar

TELEVISORES
PEQUENO ANÚNCIO
GRANDES DESCONTOS
A. SANTOS SILVA
4-A — R. Passos Manuel — 4-A

Em ABRANTES o «DIÁRIO DE LISBOA» é vendido pela firma CASA & MARTINS, LDA.

DOUTORAMENTO

na Faculdade de Ciências da Universidade de Coimbra

COIMBRA, 27. — Terminaram as provas de doutoramento, pela Faculdade de Ciências da Universidade de Coimbra, do sr. dr. Alberto Vaz Cunha Simões da Silva, que exerce as funções de professor de desenho naquela Faculdade.

Presidiu ao júri o reitor da Universidade, sr. prof. dr. Jorge Andrade de Gouveia e dele faziam parte todos os catedráticos da Faculdade de Ciências, os professores jubilados srs. drs. Pacheco de Amorim e Manuel Marques Esparteiro e os srs. profs. drs. Jaime Rios de Sousa e Manuel Gonçalves Pereira de Barros, da Faculdade de Ciências do Porto.

As provas iniciaram-se ontem á tarde, na Sala Gomes Teixeira, com a discussão de dois pontos tirados á sorte: «Teoremas Sturm e de Fourier. Aplicações á resolução da equação f. (x)=o» e «Movimento plano irrectacional de um fluido perfeito incompressível. Singularidades», tendo sido arguentes os srs. profs. Manuel Marques Esparteiro e Manuel Neto Murta.

Hoje, na Sala dos Capelos, as provas constaram da defesa da dissertação, «Sobre o cálculo de órbitas de binários visuais de estrelas pelo método de Thiele-Innes», tendo sido arguentes os srs. profs. Manuel dos Reis e Manuel Pereira de Barros, que travaram com o candidato vivo diálogo.

No final o júri reuniu-se e deliberou aprovar o candidato com a classificação de 18 valores.

Artes plásticas

Vespeira vai expor na Galeria 111

Na Galeria 111, ao Campo Grande, é inaugurada amanhã, ás 17 horas, uma exposição do conhecido pintor Vespeira, que ali exporá 19 desenhos. A exposição dado o êxito obtido pelo artista com meia duzia de desenhos, no Salão de Novembro, está a suscitar o maior interesse.

Encerrou ontem o Salão de Novembro

O Salão de Novembro, para Desenho e Gravura, encerrou ontem ao publico. Foi a primeira manifestação artística realizada segundo o novo plano do Conselho Técnico. Assinale-se o êxito artístico da manifestação com meio cento de boas obras.

Foram vendidos cinco dos desenhos expostos.

Vai encerrar-se a Galeria Época

A Galeria Época, na Tr. do Pinheiro, á Estrela, que um grupo de artistas lançou ainda não há um ano, vai encerrar as suas portas. Vários factores contribuiram para o efeito, mas assinalemos, todavia, que nas suas reduzidas instalações se efectuaram algumas manifestações de arte de real interesse, desde a Arte Popular de Mestre Caçoila, vindo de Guimarães, até algumas de desenho e gravura que marcaram boa presença nas galerias de Lisboa.

Maria Luísa Vilarinho vai expor na S. N. B. A.

No primeiro andar da S. N. B. A. vai expor as suas cerâmicas artísticas Maria Luísa Vilarinho. A exposição está marcada para o dia 12 de Dezembro, na sala B, ao mesmo tempo que Jorge Marcel expõe na sala A.

«O Brasil e a caricatura portuguesa» no Casino Estoril

Tem despertado grande interesse a exposição «O Brasil e a caricatura portuguesa» que está patente ao publico no Casino Estoril. Por esse motivo, o certame não terminará amanhã, como estava previsto, prolongando-se até ao dia 3 de Dezembro próximo.

Pneus novos, usados, e recauchutados

CALIBRAGEM DE RODAS NA MÁQUINA ELECTRÓNICA BEISSBARTH

Vulcanizadora Imperial

R. Sociedade Farmacêutica, 14

Telef. 49808 (Ao Conde Redondo)

★ ★ FOLHETIM SEMANAL DO «DIARIO DE LISBOA» ★ ★

HIPNOSE

por CLAUDE DUPRE

RESUMO — Germaine acusa injustamente seu marido, Lucien, de ser amante de Léa, mulher bela mas de mau porte. Depois de uma cena muito desagradável, Lucien foi para um «music-hall», onde foi adormecido por um prestidigitador Chegou a casa ás cinco horas da manhã, sem se recordar do que lhe sucedera Ora Léa fora assassinada nessa mesma noite e os vizinhos tinham visto fugir de casa dela um homem cujos sinais eram os d. Lucien Este encontrara na gabardina uma carteira de mulher que nunca tinha visto bem como um revólver na caixa de ferramentas Persuadido de que matara Léa, confia na sua irmã por afinidade Monique, que o aconselha a deitar ao Sena os objectos comprometedores

17 — Lucien deixou as ruas bem iluminadas e caminhava, agora, pelos cais do Sena. Olhava os reflexos das luzes sobre as águas tranquilas do rio. Pensou nas palavras do magnetizador: «Todos os instintos libertos»... O seu instinto seria de matar e de roubar? Lucien sentiu vergonha de si mesmo. Mas tinha filhos... Pelos filhos tinha de salvar-se. No bolso sentiu o frio do revólver tocar-lhe os dedos, bem como a sensação macia do couro da carteira recheada de notas de banco. Era necessário deitar aquilo ao rio. Passou por uma ponte mal iluminada. Era o lugar ideal. Mas pensou: «Faria bem melhor se me deitasse também ao Sena. O desconhecido que estava em casa de Léa reconheceu-me. Indicou-me á polícia... A minha família será desonrada, ao passo que se me suicidar...» Lucien deu um passo para o parapeito. Ia atirar-se ao rio, quando sentiu alguém segurá-lo pelo braço. Voltou-se e viu Arsène, o velho «clochard», que lhe sorria com os olhos negros pequenos...

18 — Lucien ficou mudo de surpresa. Arsène disse-lhe tranquilamente: «Bom-dia, senhor Chambert! Não me diga que perdeu a sua boa disposição e que queria tomar um banho irremediável! A noite passada tinha melhor moral». Lucien ficou sobressaltado. «A noite passada? Que queres dizer com isso?» Arsène pôs-se sério. «É isso! Tem cara de não se lembrar. Mas quê! Lembra-se... As goladas de tinto que bebemos ambos debaixo da ponte Ah! Contou-me lindas coisas!» Lucien nem queria acreditar no que ouvia. Escuta, diz-me o que se passou, pois não me recordo de nada.» Arsène riu-se. «Isso não me admira. Estava em tal estado...»

19 — Arsène ria-se silenciosamente. «Então não se lembra? Pois eu encontrei-o na rua de Clichy... O senhor seguiu-me. Era cómico. Disse-me que sempre desejara viver debaixo das pontes e que ás responsabilidades, os aborrecimentos e o dinheiro lhe causavam asco! Enfim, uma data de frioleiras. Vi que estava com uma piela de caixão á cova, e não o quis contrariar. Bebemos á saude dessa pobre Léa. Falava dela constantemente!» E como Lucien o olhasse espantado, prosseguiu: «E a minha carteira? Sempre a entregou ao comissário?» «Que carteira?», perguntou Lucien, com o coração a bater. «A carteira que lhe entreguei na outra noite. Tinha-a roubado a um ricaço, mas depois tive remorsos. O senhor pegou nela e prometeu que a iria entregar ao comissário, pois se fosse eu prendiam-me, por suspeita de roubo». «E quanto tempo estivemos juntos?», perguntou Lucien. «Eu encontrei-o ás 11 horas da noite e ficámos pela madrugada fora a beber!».

20 — «Anda comigo!», gritou Lucien, puxando Arsène pelo casaco esfarapado. «Onde me leva?», perguntou o velho, espantado. «Anda, anda», repetia Lucien, correndo pela rua acima. Tomou rápidamente um «táxi» e deu a morada de Monique, pois precisava de vê-la imediatamente, para que Arsène confirmasse o que acabava de dizer-lhe. Se era verdade que Arsène o tinha encontrado ás 11 horas, ele não poderia ter matado Léa, cuja morte se devia ter verificado á meia noite. O «táxi» parou diante da casa de Monique. Era muito tarde e a maior parte dos locatários deviam já estar deitados. Algumas janelas brilhavam ainda na fachada negra. Lucien atravessou o pátio. Por uma janela aberta saía uma melodia tocada á guitarra. Lucien teve uma impressão estranha: já ouvira aquela musica. Ficou imóvel, no meio do pátio. «Então?», perguntou Arsène. «Que se passa?» Lucien não respondeu... Continuava a escutar a musica da guitarra que penetrava na noite.

(Continua)

Sociedade «ESTORIL»

FUTEBOL BELENENSES - BENFICA

Serviço especial de comboios

Por motivo da realização deste jogo, no Estádio do Restelo, o actual horário sofre as alterações que abaixo se indicam:

PARTIDAS DE: **IDA**

CAIS DO SODRÉ
14-11 — Paragem em Belém
14-25 — Paragem até Oeiras
CASCAIS
13-50 — Paragem até Cais do Sodré
14-10 — Paragem em Belém

REGRESSO

CAIS DO SODRÉ
17-11 — Paragem em Belém
17-15 — Paragem até Cascais
17-41 — Paragem em Belém
CASCAIS
16-40 — Paragem em Belém
ALGÉS
17-10 — Paragem até Cais do Sodré

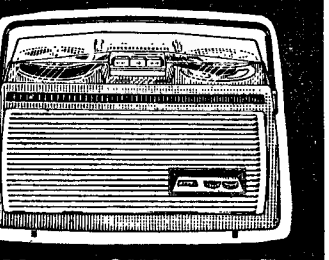
Lisboa, 25 de Novembro de 1964.

O ENGENHEIRO SUBDIRECTOR
Duarte Bello

GRAVADORES DE SOM

SIERA

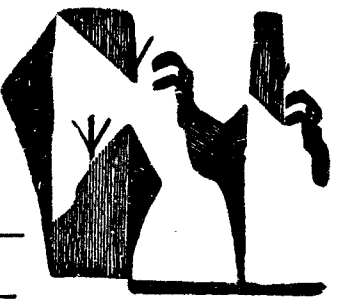
O MODELO IDEAL TRANSISTORIZADO



ALTA QUALIDADE

APENAS POR 2.450$00

SOCIEDADE GERAL SG



LISBOA — R. dos Douradores, 11 — Tel. 37 01 51 (8 linhas)
PORTO — Rua do Bolhão, 192-2.º — Telef. 25555

CARREIRAS	
METRÓPOLE ÁFRICA	**Para: S. VICENTE, PRAIA e BISSAU (Escala FUNCHAL)** N/M «ALFREDO DA SILVA» a 10/12. Carrega em LISBOA para BISSAU a 5/12 e para CABO VERDE a 7/12. Carga Frigorífica a 9/12 até ás 12 horas. Passageiros de 1.ª Classe e Turística (A bagagem de Porão dos Srs. Passageiros embarca a 9/12) **Para: CABINDA, SAZAIRE, LUANDA, P. AMBOIM, N. REDONDO, LOBITO e MOÇÂMEDES (Escala LEIXÕES)** N/M «ANDULO» a 2/12. Carrega em LISBOA até 30/11. Carga Frigorífica a 30/11 até ás 12 horas. Passageiros de 1.ª Classe **Para: CABINDA, LUANDA, LOBITO e MOÇÂMEDES (Escala préviamente LEIXÕES)** N/M — «RITA MARIA» a 14/12. Carrega em LISBOA de 9/12 a 11/12. Carga Frigorífica a 12/12 até ás 12 horas. Passageiros de 1.ª 2.ª e 3.ª Classes. (A bagagem de porão dos Srs. Passageiros embarca a 12/12)
NORTE EUROPA ÁFRICA	**Para: MATADI, LUANDA, LOBITO e MOÇÂMEDES** N/M «BRAGANÇA» á carga em LISBOA, só para MATADI a 2/12. Recebe carga de baldeação para ANGOLA N/M — «BORBA» á carga em HAMBURGO, BREMEN, ROTERDÃO e ANVERS de 8/12 a 18/12. Em LISBOA, só para MATADI a 23/12. Recebe carga de baldeação para ANGOLA
ÁFRICA NORTE EUROPA	**Para: ANVERS, ROTERDÃO ou AMSTERDÃO, BREMEN e HAMBURGO** N/M «BRAGA» á carga nos portos de ANGOLA de 4/12 a 13/12. **Para: HAVRE, ANVERS, ROTERDÃO ou AMSTERDÃO, BREMEN e HAMBURGO** N/M «BRAGANÇA» á carga nos PORTOS DE ANGOLA de 26/12 a 4/1
PORTUGAL NORTE EUROPA	**Para: ROTERDÃO e ANVERS** N/M «ÁFRICA OCIDENTAL» a 2/12. Carrega em Lisboa a 1/12 N/M «COLARES» a 14/12. Carrega em Lisboa a 14/12 **Para: BREMEN e HAMBURGO** N/M «COSTEIRO TERCEIRO» a 5/12. Carrega em Lisboa a 4/12

A navegação fluvial do Tejo
ficou normalizada ao meio-dia

(Continuação da 1.ª página)

solucionavam, de momento, o problema, mas eram uma esperança para o futuro.

● Uma bicha de carros para além da Cova da Piedade...

Uma das carreiras mais afectadas pela cerração foi a dos «ferry-boats» da Sociedade Marítima de Transportes, Limitada, que ligam Cacilhas ao Cais do Sodré. Não dispondo de radar, estes barcos puderam apenas realizar, durante a manhã, seis travessias do rio, duas para Cacilhas e quatro para Lisboa.

Ao Cais do Sodré chegaram: o «Sesimbrense», ás 6 e 55, que saiu para Cacilhas ás 7 e 26; o «Ribatejense», ás 7 e 30, que já não pôde partir; o «Sesimbrense», ás 8 e 52, que saiu ás 10 horas; e de novo o Sesimbrense», ás 10 e 30.

Pelas 10 e 30, o «Ribatejense» chegou a estar pronto para partir, cheio de passageiros, mas a melhoria de visibilidade foi de curta duração e já não pôde largar, ficando então totalmente paralisadas as carreiras.

Estes barcos, dada a concentração de passageiros nos cais, não transportaram veículos, de modo que se formaram longas bichas de automóveis e camionetas. Em Cacilhas, a bicha já ultrapassava a Cova da Piedade!

E' fácil calcular os transtornos causados por esta anormalidade, se pensarmos que, em dias normais, as carreiras se efectuam, entre Cacilhas e o Cais do Sodré, de quinze em quinze minutos.

● O abalroamento entre os «ferry-boats» «Sesimbrense» e «Ribatejense»

Precisamente ás 10 e 30, quando o «Sesimbrense» chegava ao Cais do Sodré, ao fazer a manobra de atracagem, abalroou com o «Ribatejense», devido á total falta de visibilidade.

O choque foi relativamente ligeiro, não chegando a causar panico entre os passageiros. Os barcos sofreram alguns prejuízos no costado, mas de pouca monta.

O marinheiro do «Sesimbrense», sr. Luís Manuel Pereira dos Santos, não atribuiu qualquer importancia ao acidente.

— Foi um toque ligeiro.

Segundo nos disse, em Cacilhas chegou a haver muitos milhares de pessoas a aguardar transporte, mas á hora a que safra de lá pela ultima vez — depois das 10 horas — haveria, quando muito, um milhar.

— Carros sim, é um rio deles até á Cova da Piedade.

Acrescentou, ainda, que na hora de maior concentração de gente, tinha havido alguns protestos e actos de exaltação em Cacilhas, mas sem consequências de maior.

● Uma invasão do «Sesimbrense»

Soubemos, depois, de fonte fidedigna, que em Cacilhas a multidão, pelas 7 e 55, dando mostras de impaciência, chegou a invadir o «Sesimbrense», apesar das autoridades não permitirem, nessa altura, a partida do barco.

Os reforços da P. S. P. do porto de Lisboa apareceram cerca das 8 horas, mas nessa altura já os ânimos estavam serenados, de modo que não chegou a haver choques entre a polícia e a multidão. O «Sesimbrense» só foi autorizado a partir ás 8 e 35, chegando ao Cais do Sodré ás 8 e 52, como dissemos acima.

● Os «cacilheiros» desempenharam importante papel

A situação em Cacilhas não se tornou mais grave devido aos barcos apetrechados para poderem navegar com nevoeiro, tal como o «ferry-boat» da antiga Parceria, o «Eborense», que tem o cais de embarque junto á doca da Marinha, e os «cacilheiros» que atracam ao cais da Alfandega.

Segundo nos informou o agente de cais da A. G. P. L., sr. Henrique Gonçalves, as carreiras, a partir das 6 e 15 foram bastante irregulares. Mas o barco «Recordação», equipado com radar, e outros dois «cacilheiros» dispondo de sistemas telefónicos, permitiram assegurar carreiras de 15 em 15 minutos, descongestionando, dentro das suas possibilidades, a multidão que se concentrava em Cacilhas, á espera de transporte.

Embora com todas as precauções, estas três unidades e o «Eborense» asseguraram a travessia de muitos milhares de pessoas que vivem em Almada e trabalham em Lisboa.

Este facto mostra, bem claramente, que se a frota de barcos, que asseguram a travessia do Tejo, estivesse convenientemente apetrechada e dispusesse de uma estação de apoio com radar, nas margens os inconvenientes e perturbações causados pelo nevoeiro seriam grándemente diminuídos, se não eliminados.

● O encalhe do «Montijense»

Por volta das 11 horas, depois de momentos breves de visibilidade relativa, a neblina tornou a adensar-se. Ao longo das margens e no meio do Tejo, as sereias e sinais de aviso davam de novo ao cenário tristonho um tom lúgubre, mais aparente do que real, pois nada de grave ocorreu a partir de então.

Apenas o «Montijense», da antiga Parceria, actual Sociedade Marítima de Transportes, Ld.ª encalhou quando procurava atracar ao cais da Ribeira. O acidente não teve quaisquer consequênncias, pois, pouco depois, pelos seus próprios meios, o barco pôde safar-se, ficando de novo a navegar.

● Interrupções nas carreiras de Belém

Falámos, também, com o chefe da Estação Fluvial de Belém, sr. Hermínio Costa, que nos deu informações precisas acerca das consequências do nevoeiro nas carreiras entre Belém e Porto Brandão, a cargo da Sociedade Marítima de Transportes, e nos barcos da Trafaria, da empresa Damásio Vasques & Santos.

Para Porto Brandão, as primeira e segunda carreiras foram normais. Mas depois das 6 e 40 houve interrupções, efectuando-se apenas uma ás 8 e 16 e outra ás 10 e 30.

Formaram-se longas bichas de automóveis, que se matinham ainda cerca das 11 horas.

Entretanto, as carreiras para a Trafaria, de meia em meia hora mantiveram-se normais até ás 9 e 5, não se efectuando, porém, a das 9 e 35. Devido ao abalroamento ocorrido com o «Favorito», a que nos referimos noutro local, as carreiras recomeçaram só ás 10 e 5, com outro barco, o «Praia-Sol».

Nestas carreiras, os prejuízos causados aos passageiros pela neblina não assumiram grande gravidade em consequência da «hora de ponta» já ter passado quando se verificaram as interrupções.

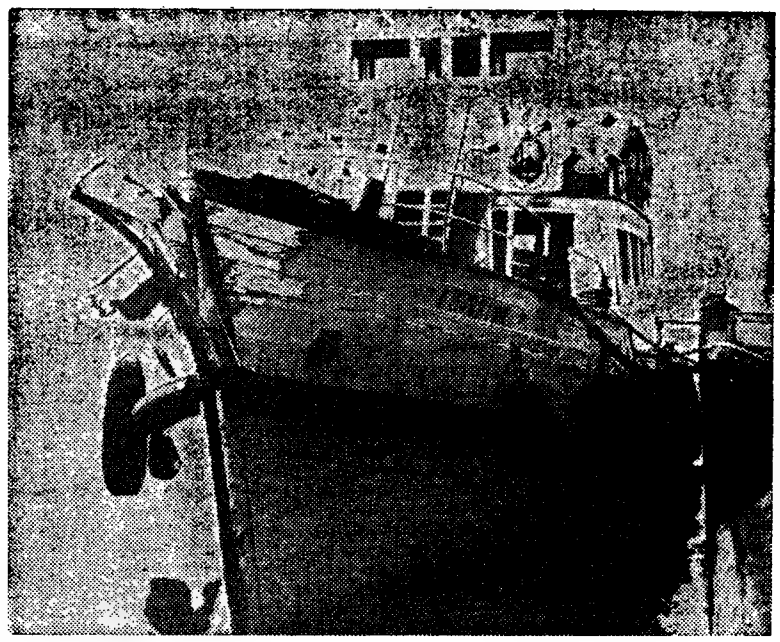
● A situação normalizou-se cerca do meio-dia

As consequências do denso nevoeiro desta manhã afectaram, ainda, as carreiras para o Barreiro, provocando atrasos de 15 minutos a meia hora, muito embora os barcos da C. P. estejam equipados com radar.

Toda a navegação fluvial foi, mais ou menos, afectada, sofrendo demoras e atrasos de vária ordem.

Também os comboios da linha do Estoril tiveram de circular com particulares precauções, quer reduzindo a velocidade, quer sinalizando insistentemente durante o trajecto, para evitar desastres. Em todo o caso, cumpriram-se os horários tanto quanto possível, muito embora com atrasos, que não excederam os 10 minutos.

Pouco antes do meio-dia o sol venceu a batalha. O nevoeiro levantou, pouco a pouco, tendo-se normalizado, por essa altura, toda a navegação no Tejo.



Devido ao abalroamento ocorrido durante a cerração, a proa do «Favorito» ficou fortemente danificada, conforme se pode observar na gravura

O barco «Favorito» da carreira Belém-Trafaria
chocou com o cargueiro «Rovuma» mas os passageiros nada sofreram

Ás 9 e 5, largou, da Trafaria para Belém, cumprindo o horário, apesar do nevoeiro, o barco da carreira «Favorito», da firma Damásio, Vasques & Santos, Ld.ª, que tem por mestre o experimentado marítimo sr. José Maria de Sousa, de 65 anos.

De 15 em 15 segundos, funcionava, previdentemente, o sinal sonoro do barco — que trazia apenas 75 passageiros, quando a sua lotação é de 178.

De repente, a meio do rio, onde se calcula que a visibilidade era de cerca de 100 metros, surgiu a silhueta de um navio grande que, por estar pintado de cinzento, não foi mais fàcilmente avistado.

Tratava-se do cargueiro «Rovuma», da Companhia Nacional de Navegação, que chegara de Leixões e estava a fundear, em frente da Torre de Belém.

O «Favorito» fez uma manobra de emergência, parando e metendo á ré; mas, como a inversão demora ainda alguns segundos, não pôde safar-se e roçou pelo «Rovuma», ficando com a roda de proa estalada e um bocado de tabuado danificado.

Os passageiros sofreram, como é natural, um certo susto, agravado pelo nevoeiro, mas, felizmente, ninguém ficou ferido nem contuso.

Diz o mestre — e confirmam alguns passageiros — que o «Rovuma» não assinalou a sua presença, acrescentando um deles que ele chegara ao local cerca das 8 e 50.

O «Favorito» atracou ao cais da Estação Fluvial de Belém, onde desembarcou os passageiros.

Esteve ali, a bordo, a interrogar o mestre, o agente Matias, da Polícia Marítima.

Mais tarde, o barco, que sofreu prejuízos de certa monta, foi levado para a doca de Santo Amaro, onde aguardará as decisões da Capitania do Porto de Lisboa.

O concelho da Lourinhã

LOURINHÃ, 27 — Os representantes dos órgãos de informação, a convite do presidente da Câmara Municipal desta vila, sr. João Ferreira da Costa, apreciaram esta manhã os melhoramentos a inaugurar, naquele concelho, no próximo domingo, pelo governador civil de Lisboa.

Depois de percorridas as estradas recentemente reconstruídas e melhoradas, como sejam as vias que servem Porto Dinheiro, Ventosa, Merendeiro, Casal do Moinho, Pragnaças, Porto de Barcas, Casal da Varsia, Misericórdia e Sevaredas, os representantes da Imprensa foram informados dos trabalhos de electrificação levados a efeito em Vimeiro, Toledo, Ribamar, Atalaias, Cavaceira, Portela, Porto de Barcas, Montoito, Abilheira, S. Bartolomeu, Moledo, Feteiras e Areia Branca.

Para as obras relativas ás electrificações — informou o presidente da Câmara — contribuiu o Estado com a comparticipação dos 50 % da distribuição em baixa tensão.

Seguidamente, foram visitados os edifícios escolares construídos em Capelas, Atalaias, Seixal e S. Bartolomeu, os quais totalizam doze salas de aula. A Câmara contribuiu com 50 % do seu custo total e alguns beneméritos cederam gratuitamente os terrenos necessários.

Os jornalistas inteiraram-se, também, da ampliação da rede geral de abastecimento de água ao concelho, apreciando os fontanários existentes em Reguengo Pequeno, S. Bartolomeu e Féteira. Além dos fontanários foram construídos lavadouros publicos em diversas freguesias.

ALMOÇO de confraternização

Efectua-se amanhã o almoço anual de confraternização dos professores e alunos da antiga secção do Liceu de Camões, mais conhecida pelo Liceu do Rego. As inscrições podem ainda ser feitas pelo telefone 665259.

A neblina escondeu esta manhã as águas do rio. Uma cortina de névoa estendeu-se pelas margens do Tejo, estabelecendo uma barreira entre elas, cegando os pilotos e criando um a atmosfera de angustia

O PORTO pelo telefone

O «conto do vigário»

PORTO, 27. — O jornaleiro José Joaquim Pereira, de 35 anos, residente em Serzedo, Gaia, foi abordado numa artéria da cidade por dois indivíduos, que, pelo estafado processo do «vigésimo premiado», lhe apanharam uma importancia em dinheiro e, ainda, um relógio de pulso. Depois, como tantos outros, o sr. José foi apresentar queixa na Polícia.

Criança com o pé esmagado

No lugar da Boavista (Fornos, Vila da Feira), onde reside, foi colhido por uma furgoneta o pequenito Joaquim Augusto Pinto dos Santos, de 8 anos, que sofreu esfacelamento do pé direito e graves ferimentos na cabeça, recolhendo ao hospital de Santo António.

Acidente de viação

Deu entrada no hospital de Santo António, com fractura dos ossos da bacia, o motorista sr. José Augusto da Costa Maciel, de 41 anos, casado, morador na R. de St.ª Luzia, 373, em Gaia, que em Mafamude, naquele concelho, quando seguia de bicicleta motorizada, embateu numa camioneta de carga.

Espectáculos de amanhã

TEATRO DE BOLSO — Ás 21 e 30: «A carta perdida» (17 anos)
JÚLIO DINIZ — Às 21 e 30: «Ódio de sangue» (17 anos)
NUN'ÁLVARES — Às 21 e 30: «Sabor do medo» (17 anos)
COLISEU — Ás 15 e 30 e 21 e 30: «Cinco homens condenados» (17 anos).
RIVOLI — Ás 15 e 30 e ás 21 e 30: «Acção imediata» (17 anos).
BATALHA — Ás 15 e 30 e ás 21 e 30: «Gigantes do mar» (17 anos)
VALE FORMOSO — Ás 21 e 30: «A vingança do destino» (17 anos).
CARLOS ALBERTO — Ás 15 e 15 e ás 21 e 15: «O cerco dos saxões» (12 anos).
TRINDADE — Ás 15 e 30 e ás 21 e 30: «Momento de vingança» (17 anos).
SÁ DA BANDEIRA — Ás 15 e 30 e ás 21 e 30: «A onda vermelha» (17 anos).
OLIMPIA — Ás 15 e 30 e ás 21 e 30: «O segredo das malas pretas» (12 anos).
SÃO JOÃO — Ás 15 e 30 e ás 21 e 30: «O enviado da Manchuria» (17 anos).
AGUIA DE OURO — Ás 15 e 30 e ás 21 e 30: «Escândalo na praia» (17 anos).

VIDA ECONÓMICA E FINANCEIRA

PÁGINA ESPECIAL DE INFORMAÇÕES E COMENTÁRIOS do Diario de Lisbôa

Investimento mobiliário de aforro

por FRANCISCO DE VASCONCELLOS E SOUZA

I — CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES

O desejo de poupar é uma constante humana, ligada á ideia de acautelar o futuro em sua incerteza, de acrescer os bens, investindo, ou de criar situações de força e influência económicas.

Tem apenas variado ao longo do tempo o grau e a natureza das aplicações do aforro, caminhando-se do investimento imobiliário ou do puro entesouramento em ouro para o da aplicação em valores mobiliários, com preferência por aqueles sectores que a inovação técnica e de uso tornaram mais atractivos — sejam, agora, a electrónica, a industria química, do papel, dos metais, por exemplo.

Esta realidade, em expansão contínua em todo o mundo desenvolvido, surge e acentua-se também nos países em vias de desenvolvimento, onde, mercê do acréscimo dos ganhos salariais nomeadamente, se opera um aumento de poupança que deverá ser aproveitada como elemento vital para incrementar a taxa de crescimento económico a largo prazo, em que todos devem participar, «considerando-se, muito generalizadamente, que competirá ao Estado, em particular, abrir o caminho á poupança, necessária para que o investimento da Nação seja bastante».

E o Estado, enquanto detém o poder de tributar, deverá utilizá-lo por forma a não penalizar precisamente as aplicações produtivas da poupança, pois, se assim não for, estimular-se-á o consumo em detrimento do alargamento da capacidade de produção futura.

No confronto de concorrência, que resulta da constituição de amplos mercados unificados á escala continental, tem de dispor-se, nos países, da mecanica que permita mobilizar, com maleabilidade e urgência, os meios poupados com vista ao investimento, para mais sendo certo que, na luta económica, exigente da baixa dos custos, se irá operando a limitação da capacidade autofinanciadora das empresas.

II — POUPAR E INVESTIR EM PORTUGAL

A dinamica da economia moderna, que, por toda a parte, os planos de fomento procuram organizar, com vista á obtenção de um ritmo acelerado de formação equilibrada da riqueza, exige que se ponha especial atenção no fenómeno do investimento a basear na poupança das unidades familiares, das empresas e do Estado.

Sem poupança canalizada convenientemente para a capitalização não é possível esperar senão a destruição, mais ou menos lenta, da economia de mercado por efeito do aparecimento de monopolizações, entre as quais se deve contar a do próprio Estado, atirado para a gestão de bens e interesses devido ao defeito que atinja a mecanica do sector privado.

Urge agora perguntar em que consistirá, embora só exemplificativamente, tal defeito ou vício da vida económica.

Ele consiste nas vedações interpostas entre os sujeitos económicos privados e a propriedade dos bens ou dos títulos deles representativos; nos erros observados na distribuição do rendimento nacional; no segredo que envolve o conhecimento da vida empresarial, gerador de desconfiança; na impotência controladora da gestão das sociedades; na ávida monopolização dos títulos; na deficiência da organização das bolsas de valores; na falta de uma educação dos investidores potenciais das economias arrecadadas em poupança, no peso tributário que incide nos bens mobiliários.

Portugal nunca foi um país em que a compra e venda de títulos tenha tido verdadeiro e costumado alento e desenvoltura, nem mesmo neste tempo em que existe uma abertura de atenção para o fenómeno industrial, exigente, cada vez mais, de largas quantias de dinheiro, para que se possa dar ás iniciativas aquele mínimo de amplitude imposto pela concorrência internacional.

E este fenómeno de anemia nos investimentos mobiliários é, agora, entre nós, já não apenas estranho como, sobretudo, ilógico, uma vez que, ultrapassada, espera-se, a mentalidade do entesouramento em ouro ou joias, grandes massas monetárias se estão formando sem que quase encontre outra aplicação de vulto que não seja a dos depósitos bancários. Com efeito, estes passaram de 36,4 milhões de contos no total (5,26 milhões a prazo) em Janeiro de 1960, a 55,13 milhões (13,04 milhões a prazo), em Junho do ano corrente.

Se pusermos em paralelo tais dados com o volume das transacções de títulos efectuadas nas duas unicas Bolsas portuguesas — 1.420.999 contos e 918.974 contos, com relação

(Continua na página seguinte)

PROBLEMAS ACTUAIS DA EMIGRAÇÃO

Pode considerar-se característica importante de vastas regiões do nosso País um elevado índice de emigração, que levou á formação de amplos nucleos de população do continente em outras regiões do Globo, em especial no Brasil, em Angola e em Moçambique. A verificação de que nos ultimos tempos esta tendência se mantinha e mesmo se intensificava um pouco não causaria admiração nem viria colocar qualquer problema especial. Mas uma análise, mesmo superficial, da nossa emigração revela que as suas características e a sua amplitude sofreram uma radical transformação, que obriga a encarar este problema como se tivesse surgido recentemente, no desejo, e sob a necessidade, de avaliar quais as possíveis consequências deste movimento das populações.

Uma primeira verificação se impõe pela importancia de que se reveste. A emigração deixou de ser um movimento localizado em determinadas regiões — especialmente no Norte do País — para se estender a todo o território e de tal forma que será muito difícil, neste momento, indicar qual a província ou qual o distrito que maior numero de emigrantes dá.

Em segundo lugar os países para onde a maioria dos emigrantes se dirigem deixaram de ser os tradicionais e passaram a localizar-se, fundamentalmente, na Europa, com especial incidência para a França. Dirigem-se igualmente, embora a ritmo inferior, para os restantes países da Europa Ocidental, começando a marcar lugar destacado a Alemanha, embora as dificuldades provenientes do idioma sejam mais notórias que as encontradas nos países de origem latina. Fora do continente europeu também se encontram importantes pontos de destino dos emigrantes portugueses, com especial destaque para o Canadá e alguns países sul-americanos.

Finalmente, é de considerar que o ritmo de saída dos emigrantes se intensificou de forma extraordinária, como o prova o numero daqueles que trabalham em França, e que, em 1963, era superior em cerca de três vezes ao total de 1961, representando 1/9 dos 1,48 milhões de trabalhadores estrangeiros nesse país. O volume de saída de trabalhadores válidos é tal, que a evolução da nossa vida económica está a ser profundamente influenciada por esse contínuo escoamento de capital humano.

E não é só na vida económica que se reflectem as consequências da emigração, pois os dados demográficos relativos ao ultimos anos mostram uma significativa transformação. Não se poderá considerar esta evolução como devida exclusivamente á vultosa saída de trabalhadores, pois vários outros factores, em especial o aumento do tempo normal de serviço militar e a deslocação de parte dos nossos efectivos militares para África, trouxeram, muitas vezes, como consequência, um atraso na constituição da família e no nascimento dos filhos. O quadro que a seguir inserimos mostra, em relação aos primeiros cinco meses dos vários anos, qual a evolução no que se refere a casamentos e nascimentos.

	1961 *(a)*	1962 *(a)*	1963 *(a)*	1964 *(a)*
Casamentos	32 651	29 190	26 973	28 875
Nascimentos	93 638	95 195	90 195	91 077

(a) Totais referentes aos cinco primeiros meses de cada ano.

Verifica-se nítida quebra que, quanto ao numero de casamentos, abrange 1962 e 1963 e, quanto a nascimentos, engloba 1963. Verifica-se, contudo, que a recuperação que se desenha no corrente ano se mostra de fraca intensidade, não atingindo em qualquer dos casos os numeros de 1961 ou 1962. Se recordarmos que Portugal sempre tem apresentado um saldo fisiológico importante, verifica-se que a tendência natural seria para um acréscimo consecutivo e de certa intensidade. Deve, ainda, notar-se que o aumento verificado no corrente ano poderá resultar de os primeiros militares regressados do Ultramar terem começado a constituir família, enfraquecendo a influência que esse factor possa ter tido na evolução dos índices demográficos.

Mas uma característica recente da nossa emigração pode já estar a influenciar estes numeros, e virá, de certeza, a incidir fortemente sobre eles no futuro. Enquanto an-

(Continua na página seguinte)

ACTIVIDADES PETROLÍFERAS EM ESPANHA

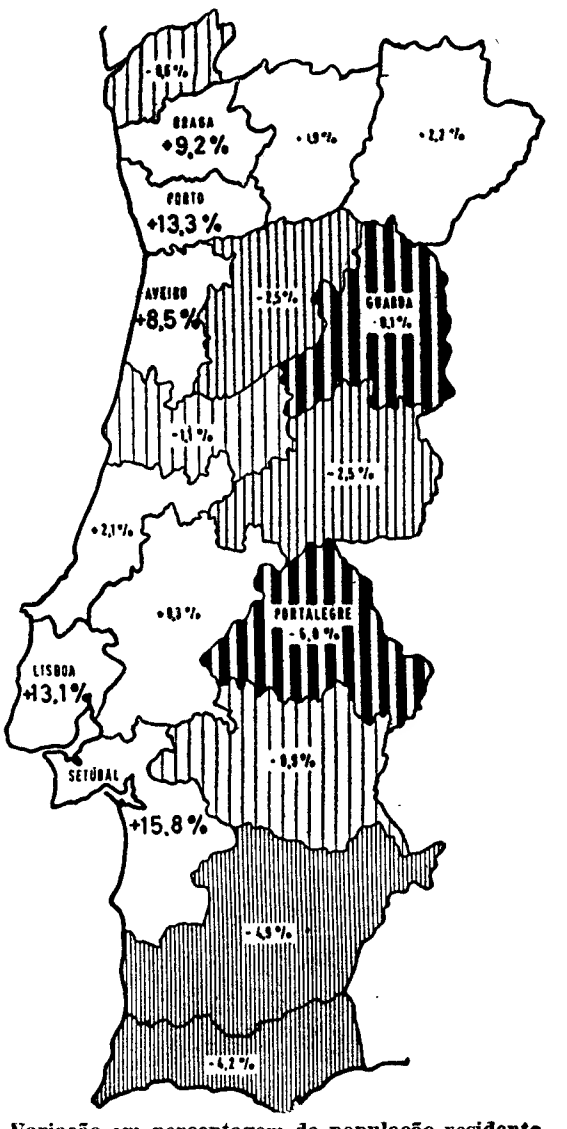
Segundo notícia publicada no «The Financial Times», a empresa «Inversiones Esso», formada pela «Standard Oil» de New Jersey e pelo «Banco Español de Crédito», vai construir uma refinaria em Castellon, na costa oriental da Espanha. A nova unidade iniciará a sua produção em 1966 com uma capacidade inicial de 1,5 milhões de toneladas, que será aumentada para 3 milhões em 1967, e poderá efectuar exportações para os países mediterranicos.

Com efeito, receia-se que o mercado espanhol fique sobrecarregado com a produção das sete refinarias já em funcionamento. O custo toal do empreendimento deve elevar-se pelo menos a 2 mil milhões de pesetas.

A evolução demográfica e o êxodo rural

A importancia primacial do problema da deslocação crescente das populações rurais, quer pela emigração intensiva para o estrangeiro quer pelo êxodo interno na direcção dos centros urbanos, não tem passado despercebida aos observadores da evolução económica e social do País. O mapa que nesta página se reproduz oferece um panorama expressivo das variações populacionais por distritos no decénio de 1951-1960 — podendo fácilmente deduzir-se das realidades conhecidas que a tendência migratória interna e externa nos anos mais recentes se tornou mais sensível do que a representada nesta expressão gráfica.

Verifica-se, para o decénio referido, que a população residente decresceu nos distritos de Viana do Castelo, Viseu, Guarda, Coimbra, Castelo Branco, Portalegre, Évora, Beja e Faro; que o aumento foi particularmente avultado nos distritos do Porto, Lisboa e Setubal (este ultimo, em grande parte, sob a influência directa de Lisboa na margem sul do Tejo). Continua assim a operar-se uma concentração urbana que mais fortemente acentua os desequilíbrio regionais no território metropolitano e mais necessáriamente põe em causa o imperativo de uma política económico-social que corrija esses desequilíbrios.



Variação em percentagem da população residente, por distritos, no decénio de 1951-1960 em Portugal metropolitano

Recorda-se, a propósito, que na comunicação dirigida ao País em 2 de Outubro passado, anunciando o delineamento geral do Plano Intercalar de Investimentos para 1965-1967, o ministro de Estado dr. Correia de Oliveira acentuou que o problema da correcção das disparidades regionais do desenvolvimento tem sido objecto da maior ponderação. E acrescentou: «Procurou-se, sempre que possível, evitar os inconvenientes das excessivas concentrações industriais e favorecer a criação de novos «pólos de desenvolvimento» geradores de multiplos nucleos de progresso económico e social capazes de promoverem a recuperação de zonas em declínio e a valorização da vida rural. Não se pôde, no entanto, ir tão longe como se desejava na realização deste objectivo, uma vez que, como se disse, as circunstancias actuais exigem que o crescimento do produto nacional prime sobre todas as demais finalidades. Espera-se, no entanto, que a consideração sistematizada e decidida do equilíbrio regional possa ser encarada no III Plano de Fomento, pois não só se espera que nesse momento possa já ser diferente da estabelecida agora a ordem de prioridade dos investimentos como também, logo no início do Plano Intercalar, se porá em efecitvo funcionamento a organica administrativa do planeamento regional, organica que obedecerá ao esquema que ao Governo foi já sugerido pela Camara Corporativa no seu parecer sobre a matéria».

Entretnto, as realidades demográficas que no mapa reproduzido se exprimem e que o tempo tem vindo a agravar, falam por si próprias com eloquência indesmentível. Perante elas se justifica a acção correctiva que foi oficialmente anunciada e que se apresenta com manifesta urgência.

SINTRA ESPERA-O NO DOMINGO

Para a sua deslocação utilize os COMBOIOS ELÉCTRICOS

LABORATÓRIO AGROLEICO

AVENIDA 5 DE OUTUBRO, 55-3.º — **LISBOA-1**

Telefs. **73 53 10** PPCA e **73 54 81**

ANÁLISES QUÍMICO-AGRÍCOLAS E INDUSTRIAIS

DETERMINAÇÕES ESPECTROFOTOMÉTRICAS NAS ZONAS ULTRAVIOLETA E VISÍVEL DO ESPECTRO

um laboratório com técnicos especializados AO SERVIÇO DA LAVOURA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

Agenda do contribuinte

Deveres da semana

CONTRIBUIÇÕES E IMPOSTOS DO ESTADO

Estão a pagamento durante o mês de Novembro:

Contribuição Industrial (grupos A e B) — Está a pagamento com juros de mora de 0,70 por cento a prestação única da liquidação definitiva da contribuição respeitante ao ano de 1963.

Contribuição Industrial (grupo C) — Com juros de mora de 0,70 por cento a terceira prestação das colectas de montante superior a 300$00.

Contribuição Predial (liquidação provisória) — Com juros de mora a terceira prestação dos conhecimentos divididos em quatro, desde que tenha sido paga a segunda até 29 de Setembro.

Com juros de mora também a quarta prestação. Estas duas prestações podem ser pagas até 30 de Dezembro.

Contribuição Predial (liquidação definitiva) — Com juros de mora de 0,70 por cento, a prestação unica da liquidação corrigida da contribuição predial do ano de 1963.

Imposto sobre a Industria Agrícola — Com juros de mora a segunda prestação das colectas superiores a 500$00.

Imposto Profissional (Empregados) — Deverão entregar-se nas tesourarias da Fazenda Publica, mediante prévio registo nas correspondentes repartições de finanças, os descontos efectuados nas remunerações pagas ou atribuidas durante o mês de Outubro findo.

Taxa Militar — Está a pagamento a anuidade referente ao ano de 1964, elevada ao dobro (120$00).

O pagamento poderá ser feito até 31 de Dezembro, em qualquer tesouraria da Fazenda Publica, com excepção para os indivíduos recenseados em Lisboa e no Porto que só podem efectuar o pagamento da taxa na tesouraria do bairro a que pertencer a freguesia recenseadora.

LICENÇAS CAMARARIAS

Estão a pagamento durante o mês de Novembro:

Taxa de Conservação da Rede Geral de Esgotos — Com juros de mora tanto a primeira prestação que ainda se encontrar por pagar, como a segunda cuja cobrança á boca do cofre se processou em Outubro.

Imposto de Comércio e Industria — Com juros de mora a segunda prestação deste imposto que se venceu em Outubro.

Imposto para o Serviço de Incêndios — Com juros de mora a prestação unica do imposto respeitante a estabelecimentos comerciais ou industriais e a prédios urbanos.

OBRIGAçõES DO CONTRIBUINTE

IMPOSTO COMPLEMENTAR — *Títulos nominativos e ao portador registados — Mudança de residência* — Lembramos aos proprietários de títulos nominativos e ao portador registados de que devem comunicar á entidade emissora dos títulos, no prazo de quinze dias em que o facto se verifique, a mudança de residência.

— *Títulos estrangeiros — Mudança de residência* — Igualmente lembramos aos proprietários de títulos estrangeiros que devem comunicar á Direcção de Finanças onde os títulos se encontram registados, ou da nova residência ou sede, no prazo de quinze dias, a mudança de residência por intermédio da declaração modelo 16.

IMPOSTO PROFISSIONAL — *Dedução de 1%* — As pessoas a quem competir o pagamento ou entrega de rendimentos ou remunerações a seus empregados deverão deduzir-lhes no momento da atribuição ou pagamento a importância de um por cento que deverão entregar nos cofres do Estado no mês seguinte ao do desconto.

O referido desconto é efectuado nos proventos que ultrapassem durante o ano o limite de isenção de Esc. 18 000$00, e constitui uma simples entrega provisória ou abono por conta do imposto que será liquidado pelas repartições de finanças da residência dos interessados.

— *Registos individuais* — Para efeitos de fiscalização, todas as entidades acima indicadas deverão possuir registos individuais com a indicação dos nomes completos e domicílio dos beneficiários, das remunerações pagas e dos períodos a que as mesmas respeitam. Na escrituração desses registos não são permitidos atrasos superiores a noventa dias.

Chamamos a atenção das entidades patronais sobre a conveniência que há em se efectuar um «contrôle» sobre as verbas escrituradas nos verbetes, no sentido de se rectificarem entregas deficientes e de se apurarem contribuintes que estejam a atingir ou tenham ultrapassado o limite de isenção, e que não tenham ainda descontado imposto profissional.

Doutrina

IMPOSTO DE CAPITAIS — Juros creditados pelas cooperativas de construção para serem levados á conta dos direitos de construção dos sócios, e juros cobrados pelas cooperativas por adiantamentos feitos aos mesmos sócios.

Por despacho do subsecretário de Estado do Orçamento de 29 de Julho ultimo, publicado no «Boletim» da Direcção-Geral das Contribuições e Impostos, de 1964, a pp. 278/286, foi estabelecida a seguinte doutrina acerca do assunto epigrafado:

«*Está sujeito a imposto de capitais, secção B (art.º 6.º n.º 6.º do Código), o juro creditado por uma cooperativa de construção aos respectivos sócios, em relação ás importâncias que estes lhe entreguem a título de antecipação ou comparticipação, para serem levadas á conta dos seus direitos de construção.*

Beneficiam de isenção do imposto, nos termos do artigo 9.º n.º 1.º e 3.º, os juros que por sua vez a cooperativa cobra dos sócios, com referência ás verbas que adiantadamente despende nas obras de construção dos prédios, áqueles destinados».

Em relação á primeira parte do transcrito despacho foi ainda entendido que se o apuramento de juros a que os sócios têm direito se faz em 31 de Dezembro de cada ano e *deles podem dispor livremente no final de cada exercício*, parece que assim se verifica a condição prevista na alínea c) do artigo 40.º do Código de Imposto de Capitais e a entrega do imposto deverá ser feita no mês de Janeiro de cada ano.

O caso concreto tão judiciosamente estudado pela Direcção-Geral das Contribuições e Impostos reporta-se, como se vê, a uma situação em que *o sócio pode livremente levantar a respectiva importância no final de cada exercício*.

Não foi, portanto, analisada a questão relativa aos juros creditados anualmente mas insusceptíveis de serem levantados por parte dos sócios, como acontece em algumas cooperativas, por serem exclusivamente destinados á constituição de um «Fundo» a utilizar na construção dos prédios.

Desta forma, e dentro do entendimento manifestado no supracitado despacho, afigura-se-nos que o pagamento do imposto, quando se verifique aquela ultima circunstância, só poderá ser efectuado no mês seguinte áquele em que o sócio *possa efectivamente dispor desses juros*. E se, por hipótese, tais juros forem empregados como pagamento do custo da construção que ao sócio vier a ser atribuída, julga-se, ainda dentro do princípio que dimana do citado despacho, que o imposto de capitais só será de efectuar no mês seguinte áquele em que os juros funcionem, de facto, como pagamento do preço ou de parte do preço da construção, porque só nesse momento se poderá dizer que o sócio dispôs ou utilizou os juros que anualmente lhe foram creditando.

120$00 POR MÊS

Aproveite esta oportunidade para adquirir o mais moderno televisor da afamada marca inglesa PYE, com as mais recentes inovações técnicas.

EXCEPCIONAIS FACILIDADES
aos primeiros 500 compradores

Consulte-nos sobre esta sensacional CAMPANHA DE VENDAS

Barata TV

AV. DA LIBERDADE, 131
RUA DE S. BENTO, 53 A 57
AV. ALMIRANTE REIS, 124-B

MÁQUINAS DE LAVAR
VENDEMOS SÓ A PRONTO COM OS MAIORES DESCONTOS
CASA M. L. FERREIRA — R. D. Estefânia, 48, 1.º andar

CARIMBOS Rápido e perfeito
ANIBAL GRAVADOR
R. Nova do Almada, 64. Tel. 32 61 62

VIDA ECONÓMICA

INVESTIMENTO MOBILIÁRIO

(Continuação da página anterior)

a todos os fundo snacionais, publicos e privados, em, respectivamente, 1960 e 1963 — concluir-se-á porque se torna altamente preocupante a forma como se arruma e canaliza o actual potencial monetário português, afluindo á banca que, em seu conjunto, depois de deter 3.417.000 de contos em carteira de títulos, em 1953, dispôs, dez anos depois — ou seja em 1963 — de 7.948.000 de contos dos mesmos valores mobiliários.

Os bancos detinham ainda, em 1963, 2.114.000 de contos em promissórias.

Poder-se-á argumentar talvez, que se não fora a intervenção bancária nem mesmo se teria verificado o atrás reduzido movimento bolsista.

A isto se poderá responder que a atonia do mercado financeiro resultará, em boa parte, da existência da procura dos títulos pelos Bancos, por isso que, situados no meio económico em posição de especial capacidade de informação, têm possibilidades de julgar e decidir, de longe, melhores do que aquelas em que se encontra o simples investidor privado.

Fala-se e bem da necessidade de organizar, com urgência, o regime jurídico aplicável, em termos de interesse, para o capital estrangeiro.

Mas tem-se falado muito menos do regime ou arranjo do mercado financeiro nacional, ao qual potencialmente podem acorrer agora as transferências dos emigrantes e o saldo da conta da actividade turística, no valor anual de uns 4 a 5 milhões de contos.

Se nada se fizer no sentido de democratizar ou socializar o mercado dos títulos, três coisas podem observar-se: ou a monopolização gradual e rápida dos papéis, nomeadamente através dos bancos (o capital nominal das sociedades anónimas era, em 1963, de 20.141.000 contos); ou a queda progressiva das remessas de emigrantes, por não encontrarem aqui aplicação conveniente, uma vez ultimados, v. g., na construção da casa própria; ou a fuga de capitais para o estrangeiro.

Seria util e preciso que se passasse a dispor de elementos completos sobre a poupança dos particulares e das empresas e sobre o seu encaminhamento para as diversas espécies de aplicação, a fim de, em toda a medida, se conhecer o problema de quanto será possível obter-se das nossas disponibilidades, tão necessárias para que se alcancem os objectivos programados para o crescimento do produto e do rendimento nacionais.

Isto para pôr de pé, rápidamente, um sistema de aplicação do dinheiro português, o qual impõe e implica novas políticas — dele complementares — em matéria de crédito e de condicionamento industrial.

Só assim se tirará o proveito benéfico das potencialidades financeiras, atraindo, para a iniciativa criadora, a força maléfica que o dinheiro também pode ter, quando paralizado, de provocar a inflação corrosiva e delapidadora dos esforços honestos que o aforro deve consubstanciar.

Em Portugal, das algumas centenas de títulos admitidos á cotação nas Bolsas de Lisboa e Porto, só algumas dezenas surgem á transacção, o que significa imobilidade, quer na carteira bancária de títulos quer nas mãos de investidores, que só muito raramente deles se desfazem. Por outro lado, diversas empresas têm apenas admitida á cotação parte das suas acções, mais complicando o funcionamento da Bolsa e dificultando a operação do publico menos informado.

E nas novas emissões, geralmente realizadas em sistema preferencial aplicado aos já accionistas, tem-se observado uma estantanea tomada, que vem assegurar monopolismos capitalistas que urge dominar.

A detenção de títulos, por um grande numero de pessoas, surge, hoje, como um dos processos mais correntes de desproletarização. — F. de V. e S.

PROBLEMAS DA EMIGRAÇÃO

(Continuação da página anterior)

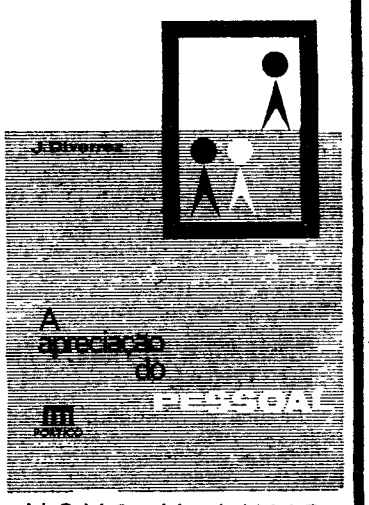
tigamente a grande maioria dos emigrantes saía a título provisório, deixando em Portugal a mulher e os filhos, actualmente muitos deles, após uma curta permanência que lhes permita arranjar emprego estável, conseguir condições, quase sempre rudimentares, para o estabelecimento dos familiares e uma quantidade de dinheiro suficiente para a deslocação, mandam ir a família. A permanência no estrangeiro, que antes se presumia provisória e por períodos não muito longos, ganha uma maior possibilidade de duração, tornando-se, certamente, em muitos casos permanente. E mesmo se o emigrante, passados muitos anos, decidir voltar á sua terra para aí passar os ultimos anos da sua vida, nada indica, antes pelo contrário, que os seus filhos criados num país estrangeiro, habituados a outra vida e a outro ambiente e com a sua vida aí estabelecida, sigam o exemplo dos pais e regressem ainda em condições de se integrar na população activa do País. Os efeitos demográficos desta modificação de atitude são evidentes, pois muitas crianças, filhas desses emigrantes, irão nascer no estrangeiro e outras, chegadas a altura de contrair matrimónio, fa-lo-ão no país onde residem, sem quaisquer incidências sobre o movimento demográfico nacional.

Na próxima nota tentaremos analisar algumas das restantes consequências derivadas do actual incremento da emigração.

POR 1 040$00
VA A MADRID E TOLEDO
com um bilhete «FerroTour» da C. P., com todas as despesas incluídas, para uma viagem de ida e volta no «Lusitânia-Expresso».
Peça folheto descritivo

Em ALCOCHETE, o «DIARIO DE LISBOA», é vendido pelo SR. JOSÉ BAPTISTA CANTA.

ACABA DE SAIR



NOVO VOLUME DA COLECÇÃO
DIRECÇÃO DE EMPRESAS

VOLUMES PUBLICADOS
- A DIRECÇÃO MODERNA
- POLÍTICA E TÉCNICAS DE DIRECÇÃO DO PESSOAL
- PREVISÃO E PROGRAMA DAS VENDAS
- COMO DIRIGIR UMA REUNIÃO
- GESTÃO ECONÓMICA DOS «STOCKS»
- O CHEFE
- A APRECIAÇÃO DO PESSOAL

EDITORIAL PÓRTICO
R. Dr. Júlio Dantas, 4
LISBOA

Automobilismo

No Salão das Motocicletas, efectuado em Londres, foi apresentado este modelo, de 250 c. c., com motor de dois cilindros a dois tempos, munido de uma cobertura e com pára-brisas dotado com um limpa-pára-brisas, o que constitui uma novidade. É, sem duvida, o modelo ideal para o tempo chuvoso. A Polícia londrina fez já uma enorme encomenda destas novas motocicletas

Os automóveis estrangeiros vendem-se cada vez mais em toda a França

Os franceses compram cada vez mais veículos de origem estrangeira, calculando-se que, este ano, esta cifra atinja as 140 000 unidades, o que representa 15 por cento das compras totais e mais 18 por cento em relação a 1963 no que se refere aos carros não franceses. Estas previsões resultam do estudo das estimativas e dados referentes aos nove primeiros meses do ano corrente: 115 000 unidades contra 93 500 do ano passado. Este aumento deve-se, em grande parte, aos fabricos das filiais da industria americana, principalmente a Opel que ocupa o primeiro lugar.

Esta progressão pode, no entanto, considerar-se normal, pois não é possível á França exportar sem ter de comprar os artigos de marca estrangeira. Por outro lado, há a considerar a liberalização dos mercados.

Assim, as vendas efectuadas durante os nove primeiros meses do ano corrente, em comparação com igual período de 1963, foram as seguintes, por marcas:

Opel — 22 900 (9299).
Ford Alemã — 21 500 (19 308).
Fiat — 17 907 (17 097).
Ford Britanica — 11 111 (16 275).
Volkswagen — 6696 (5868).
Mercedes — 4085 (3297).
Austin — 3287 (1481).
N. S. U. — 2828 (2695).

Este facto não preocupa os industriais franceses, a não ser que as suas exportações sofram uma quebra. Entretanto, pensa-se que os industriais franceses não estão a dar a atenção devida á política de exportação, nem sequer procuram salvaguardar as posições adquiridas, ao contrário do que fazem os seus colegas alemães, ingleses, americanos e italianos. Para o facto lhes tem sido chamada a atenção pelos departamentos oficiais da economia.

O 7.º Grande Prémio de Angola

O 7.º Grande Prémio Automobilístico de Angola, que se disputa no domingo, em Luanda, conta, pela primeira vez, para o calendário da Federação Internacional da modalidade, passando a classificar-se como a prova mais importante do seu género em todo o continente africano.

Organizado pelo Automóvel e Touring Clube de Angola, este grande prémio conta, desde já, com dezassete inscrições, representando as seguintes marcas: Ferrari (6 carros), Porsche (6) e Lotus (5).

Nomes grandes do automobilismo mundial inscritos: Lucien Bianchi, vencedor da ultima volta á França; Zony Maggs, Willy Mairesse, Joe Schelesser, Annie Soisbanlt (marquesa de Montaigu), campeã de França, e outros.

PEQUENAS «CILINDRADAS»...

■ **Cinco milhões de carros vão, anualmente, nos Estados Unidos, para o ferro-velho. O Instituto do Aço Usado americano diz que o facto lhe acarreta sérios prejuízos, pois o excesso de sucata ocasiona baixa de preços. Os fabricantes de automóveis encaram o caso de maneira totalmente inversa.**

■ **Com a instalação, em Ovar, de uma fábrica de montagem do Hillman «Imp», elevam-se a nove as fábricas que, nos ultimos onze meses, começaram a produzir no estrangeiro esse modelo da Rootes. Os outros países que os montam são: Austrália, Nova Zelandia, África do Sul, Costa Rica, Filipinas, Venezuela, Irlanda e Uruguai.**

■ **O famoso Taunus «12 M», que percorreu 360 000 quilómetros na pista de Miramas, em França, já andou mais 12 000 e continua em óptimo estado. O motor apenas foi equipado com novos pistões, segmentos, válvulas e bomba de água.**

■ **Um total de 2000 veículos de 14 toneladas, em peças soltas, foram expedidos pela Leyland para Teherão, dentro de uma política de expansão de exportações para o Médio-Oriente. A montagem é feita na capital persa.**

■ **Uma firma alemã de máquinas agrícolas encomendou 200 mil contos de motores Perkins á Grã-Bretanha.**

■ **Os habitantes de Cortina d'Ampezo vão celebrar, em 2 de Dezembro próximo, a associação do nome da sua cidade com o famoso carro de corridas e «rallies», o Ford «Cortina». O campeão Jim Clark assistirá ás festas.**

Atenção à bateria!...

O aumento do numero e da potência dos equipamentos eléctricos de um automóvel têm como consequência imediata criar uma sobrecarga de trabalho para as baterias. Acontece que a maior parte destes equipamentos e acessórios se destina a ser usada no tempo frio, pelo que deverá ter-se em conta este pormenor. Assim, uma vez que o frio retarda ou paralisa as combinações químicas internas, resulta que a bateria é menos eficaz durante o mau tempo de Inverno. Sabe-se, aliás, que uma bateria baixa o seu rendimento de 40 por cento logo que a temperatura esteja a zero graus. Deste modo, é preciso que o dínamo se encontre em estado perfeito de funcionamento e possa secundar a acção da bateria. No entanto, são bastante simples os cuidados que devem ter-se com uma bateria normal de acumuladores.

Antes de mais, deverá dar-se toda a atenção ao estado dos bornes e ás crostas que se desprendem do sulfato espalhando-se na água. Os bornes e os casquilhos deverão ser recobertos, depois de limpos, com um óleo grosso especial e um produto «anti-sulfato». Os casquilhos já muito roídos deverão ser logo substituídos.

Um outro pormenor a considerar é o nível do electrólito (aconselha-se a que esteja a um centímetro acima das placas). Quando houver necessidade de o fazer subir, junta-se-lhe água pura e nunca ácido. Pode lembrar-se que uma bateria em bom estado e carregada correctamente apresenta uma densidade de 1,28. Nestas condições, pode resistir ao frio, sem congelar, até uma temperatura de 50 graus negativos. Se a densidade baixar a 1,2, a bateria não aguenta tais temperaturas.

Em boas circunstancias, uma bateria dura, hoje, de cinco a seis anos, mas, quando não houver uma auxiliar ou um carregador extra, uma bateria com mais de três anos não será, possívelmente, capaz de fazer um bom arranque do carro em tempo frio, depois de muito tempo de estacionamento.

Em suma, se quiser ter o seu carro pronto a enfrentar os frios, sem lhe causar arrelias, vigie bem a bateria e tenha em atenção os cuidados essenciais, no que respeita, a bornes, casquilhos, nível do electrólito e sua densidade.

O novo NSU-Prinz «1000» é apresentado hoje em Lisboa

A Sociedade Lusolanda apresenta hoje em Lisboa, no salão de exposições da Avenida António Augusto de Aguiar, o novo NSU-Prinz «1000». O modelo tem um motor de grande rendimento, com uma potência de 51 HP, consumindo de 6,5 a 7,5 litros aos 100 quilómetros, quatro cilindros em linha, com resfriamento por ar. A caixa de velocidades é sincronizada, com quatro velocidades. Tem uma suspensão dianteira independente por meio de braços trapezoidais e traseira com braços oblíquos. A carroçaria, elegante e confortável, tem capacidade para 5 pessoas e duas portas, salientando-se a sua linha funcional, agradável e moderna. Atinge uma velocidade máxima de 135 quilómetros horários e possui grande poder de arranque e acelerador

O novo NSU-Prinz «1000», que é apresentado hoje em Portugal

O acidente e as suas causas

São diversas as causas determinantes dos desastres rodoviários. No entanto, podem apontar-se como sendo mais frequentes as seguintes:

Travessia de cruzamentos de ruas ou estradas sem o devido cuidado.
Mudanças de direcção sem que se tomem as devidas precauções.
Excesso de velocidade.
Avaliação incorecta do espaço, da distancia ou das velocidades, em caso de ultrapassagem.
Inversão de marcha sem a devida atenção.
Ultrapassagens em curvas, lombas, cruzamentos, entroncamentos de estradas ou passagens de nível.
Falta de cumprimento das normas relativas ás luzes.
Falta de cuidado na abertura das portas do lado da faixa de rodagem.
Estacionamento em locais impróprios.
Saída subita do local de estacionamento.
Falta de atenção quando se conduz.
Fadiga e sonolência durante a condução.
Uso imoderado de bebidas alcoólicas.
Desobediência aos sinais de transito.

AUTOMÓVEIS JAPONESES NA EUROPA

A firma Prince Motors Company, uma das primeiras fabricantes de automóveis japoneses, está em negociação com uma empresa holandesa, a fim de o modelo nipónico Gloria passar a ser montado na Holanda. Pensa-se que a fábrica holandesa de montagem possa entrar em serviço no próximo Verão. Os japoneses estão a levar a bom efeito contratos semelhantes em mais três países europeus.

A maquinaria agrícola no âmbito das indústrias de veículos motorizados

As luzes intensas e o movimento de Londres inspiram tradicionalmente certo temor e até alguma hostilidade ás pessoas que vivem e trabalham nos campos da Grã-Bretanha.

Com o tempo, as diferenças entre o habitante da cidade e o habitante do campo têm-se diluido. Mas não desapareceram por completo os vestígios da antiga incompatibilidade das suas respectivas formas de vida. Subsiste, por exemplo, o alarme que se apodera do citadino quando se encontra perante uma manada de pacíficos bovinos. E na inquietação do camponês vindo á cidade quando se aventura nos labirintos do metropolitano — o que lhe sucede especialmente quando visita, em Londres, a Exposição Smithfield, de agricultura e pecuária.

Com efeito, durante a semana da exposição os homens do campo tomam conta, virtualmente, de uma área de Londres, monopolizando os hotéis, os restaurantes e as salas de espectáculos.

O que os atrai a Londres não são, porém, as iluminações feéricas e as diversões. Vão de todos os pontos do país para visitar o certame agrícola da capital.

O vasto recinto de exposições de Earls Court fica transformado.

Milhares de lavradores aproveitam a ocasião para examinar o que há de mais moderno em equipamento agrícola e, enquanto os seus campos estão cobertos de neblina e não é possível trabalhar a terra, têm tempo para discutir e elaborar os seus programas para o ano seguinte.

Mas não são eles e outros profissionalmente ligados á Exposição, os unicos que acham o espectáculo fascinante. Muitos londrinos, que nada sabem dos rigores da vida agrícola, encaminham-se também para Earls Court a fim de se transportarem por momentos a esse mundo pitoresco e misterioso.

Este ano, a Exposição Smithfield abre no dia 7 de Dezembro e estará patente ao publico até ao dia 11. A exposição será visitada pela raínha-mãe na véspera do encerramento.

ARRANQUE

Sempre que quiser pôr o seu carro em andamento, lembre-se de que os outros já estão a circular e têm prioridade. Assim, só deve partir depois de ter feito o respectivo sinal de advertência e de se ter assegurado de que a via está livre. Siga sempre estes preceitos tanto na cidade como na estrada, pois evitará possíveis acidentes de que você será culpado. Tenha os mesmos cuidados quando for sair da garagem, sobretudo se o faz em marcha atrás.

Normalização de pneumáticos

Os principais fabricantes europeus de pneumáticos, jantes e válvulas reuniram-se em conferência anual, em Montreux, tendo adoptado, por unanimidade, os estatutos que criam uma Organização Europeia Técnica do Pneumático e da Jante, com o principal objectivo de promover a normalização das características técnicas destes produtos. Portugal fez-se representar nesta assembleia europeia.

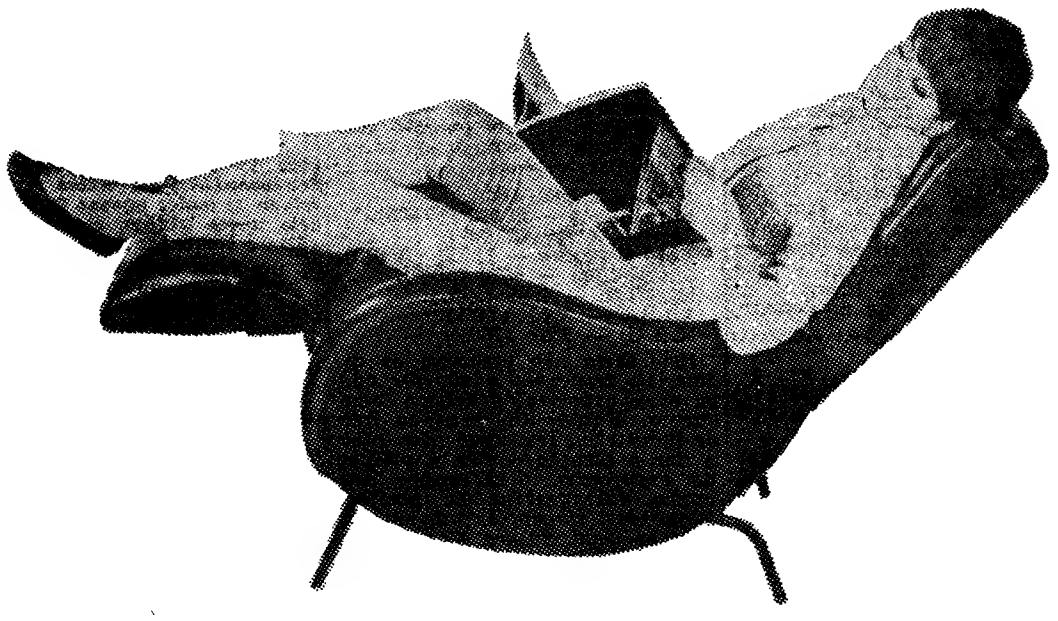
XV Volta a Portugal

O «Clube 100 á Hora» organiza, de amanhã até 1 de Dezembro, a prova automobilística «XV Volta a Portugal», num percurso de 3600 quilómetros.

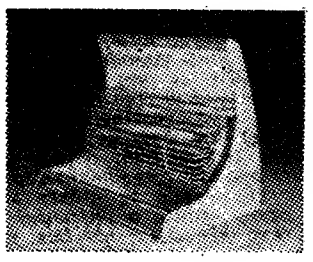
O FRIO PASSOU
Ā HISTŌRIA...

Para o album das recordações os sacos de água quente, as botijas na cama, os cobertores de papa, as mantas nos joelhos... Acompanhe o seu tempo equipando o seu lar com caloríferos AEG.

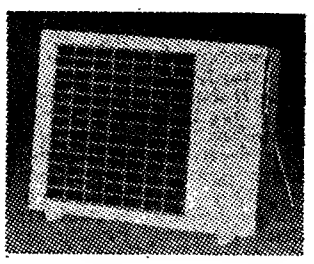
AEG Lusitana de Electricidade
Lisboa
Porto



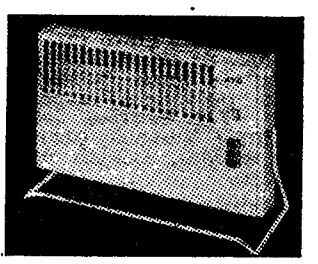
belarte



INFRATHERM



VENTITHERM



AIROTHERM

O melhor presente

HERMES Baby

A mais útil prenda para jovens e adultos !

DESDE **100$00** MENSAIS

GRANDE CAMPANHA POPULAR DA

Bardo

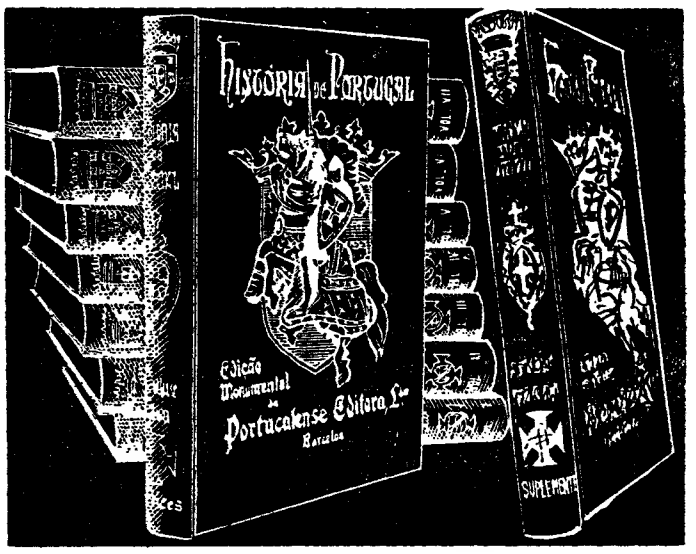
Avenida da Liberdade, 131 (ao Parque Mayer)
Rua S. Bento, 53 a 57 (esquina com C. Estrela)
Avenida Almirante Reis, 124-B (junto ao supermercado)

POR 150$00 MENSAIS PODE ADQUIRIR A EDIÇÃO MONUMENTAL DA

HISTÓRIA DE PORTUGAL

comemorativa do 8.º Centenário da Fundação da Nacionalidade, louvada pelo Ministério da Instrução Pública e recomendada pelo Subsecretariado das Corporações e pelo Ministério da Educação Nacional
Colaborada pelos mais eminentes historiadores portugueses

DIRECÇÃO LITERÁRIA DO
DOUTOR DAMIÃO PERES
PROFESSOR DA UNIVERSIDADE DE COIMBRA



5916 páginas de texto que abrangem todos os aspectos da história nacional desde as origens até 1934; 5000 gravuras, 132 cromos e mapas coloridos
9 elegantes volumes magnificamente encadernados no formato 22×30 centímetros

MODALIDADES DE AQUISIÇÃO:

Obra completa 9 volumes encadernados em balacuir Esc. 2.450$00 — (150$00 mensais) Encadernação em carneira, 3.200$$00 (200$00 mensais)

ENTREGA IMEDIATA DA OBRA CONTRA O PRIMEIRO PAGAMENTO

RECORTAR ESTE CUPÃO E REMETER À

LIVRARIA CIVILIZAÇÃO
Rua Alberto Aires Gouveia, n.º 27
PORTO

(a) Agradeço me enviem um impresso - proposta para aquisição «História de Portugal» na modalidade de PAGAMENTOS SUAVES
NOME (Bem legível) .....
.....
ENDEREÇO .....
.....

TAVAS

MESMO EM VIAGEM...

OS NEGÓCIOS NÃO PARAM

VIAJE POR COMBOIO...
É MUITO MELHOR !!
E GANHARÁ TEMPO

Desde Paris irá em poucas horas aos quatro cantos da França, da Bélgica, da Holanda, da Alemanha ou da Suiça a mais de 100 Km. por hora. Os combóios nocturnos permitir-lhe-ão percorrer sem perda de tempo 1.200 Km., confortàvelmente instalado na sua «Couchette» ou no «Wagon-lits» e chegar sem fadiga ao centro da cidade. À sua chegada em 140 cidades, poderá dispor de automóveis sem motorista, prèviamente contratados.

SNCF

Pagamento em Escudos nas Agências de Viagens

CHEMINS DE FER FRANÇAIS
AV. JOSÉ ANTÓNIO, 57 - MADRID - TELEFONE 247 20 20
TOURISME FRANÇAIS - 234, RUA ÁUREA, 242 - LISBOA

TUBOS E ACESSÓRIOS
em ferro preto e galvanizado
INDÚSTRIAS TÉRMICAS
NUNES CORREIA S. A. R. L.
LISBOA — R. DO ALECRIM, 29 — TELF. 30901/4
PORTO — R. DA FIRMEZA, 482 — TELF. 28034

O moçambicano Armando

que chegou hoje a Lisboa

assistiu já ao treino dos «leoninos»

Por via aérea, chegou, esta madrugada, a Lisboa o jogador Armando que representou o Sporting de Lourenço Marques e que, em breve, se estreará no clube de Alvalade.

A aguardar o jogador estiveram no aeroporto vários dirigentes e sócios «leoninos».

O novo atleta sportinguista, que dormiu no «Lar», assistiu, esta manhã, ao treino dos seus futuros companheiros, não participando, portanto, na sessão.

De bom aspecto físico, Armando António Manhiça (21 anos de idade) deverá ser inscrito amanhã na Associação de Futebol de Lisboa.

A sua preparação principiará na próxima semana.

Lúcio pretende 470 contos do Sporting

Entrou na Comissão de 1.ª Instancia da Federação Portuguesa de Futebol, uma acção intentada pelo ex-jogador do Sporting, Lucio Soares, que pede uma indemnização de 470 contos ao clube «leonino», para o que invoca o art. 43.º do regulamento das relações entre clubes e jogadores.

Lucio pretende considerar-se livre uma vez que o Sporting não quis renovar o contrato nos precisos termos do que vigorava anteriormente.

E' relator do processo o sr. dr. Matos Parreira, devendo, em breve, realizar-se uma tentativa de conciliação logo que o Sporting tenha sido notificado, oficialmente.

Os jogos de reservas para amanhã

A A. F. L. marcou para amanhã, ás 15 e 30, nos campos dos clubes, que se indicam em primeiro lugar, os jogos da 7.ª jornada do «Distrital» de reservas e que são os seguintes:

Sporting-Oriental, Atlético-Benfica, Torriense-Sintrense e Alhandra-Belenenses.

Apresentação das escolas de jogadores do Belenenes

A anteceder o jogo Belenenses-Benfica, no próximo domingo, serão apresentadas, ás 14 horas, as escolas de futebol do clube dos «azuis».

Árbitros para domingo

A C. C. A. designou para os jogos dos campeonatos nacionais, a disputar no próximo domingo, os seguintes árbitros:

«Nacional» da 1.ª Divisão: Hermínio Soares (Belenenses-Benfica), Porfírio da Silva (Sporting de Braga-F. C. Porto), Joaquim Campos (Académica-Varzim), Rogério Melo Paiva (C. U. F.-V. Setubal), Diogo Manso (Leixões-Seixal), Braga Barros (Sporting-V. Guimarães) e Marcos Lobato (Torriense-Lusitano).

«Nacional» da 2.ª Divisão: Aniceto Nogueira (União de Lamas-Sanjoanense), Carlos Paula (Famalicão-Leça), Fernando Leite (Sporting de Espinho-Vila Real), dr. Décio de Freitas (Marinhense-Peniche), Barros Araujo (Boavista-Beira Mar), Pinto Ferreira (Oliveirense-Sporting da Covilhã), Alvaro Rodrigues (Salgueiros-Feirense), Samuel Abreu (Alhandra-Cova da Piedade), Aníbal de Oliveira (Portimonense-Olhanense), Carlos Monteiro (Desportivo de Beja-Sintrense), Francisco Pacheco (Oriental-Luso), Henrique Silva (Farense-Barreirense), Fernando Santos (Almada-«Os Leões») e Madeira da Rocha (Montijo-Atlético).

Banquete de homenagem aos campeões do Benfica

Para homenagear os seus campeões, de 1962 e 1963, a direcção do Sport Lisboa e Benfica leva a efeito, no próximo dia 1 de Dezembro, um banquete no Pavilhão dos Desportos do estádio da Luz.

Futebol particular

Em Pedrógão Grande, realiza-se, no próximo domingo, ás 15 horas, um jogo de futebol entre as equipas do Real de Pedrógão Grande e do Grupo Desportivo dos Laboratórios de Medicamentos, de Lisboa.

Fernando Peyroteo continua em tratamento

O monitor de desportos da província de Angola, sr. Fernando Peytoreo, obteve mais sessenta dias de licença para continuar em tratamento.

O antigo jogador, cujo estado de saude não inspira felizmente cuidados, tenciona em breve retomar a sua actividade oficial.

Em Oeiras

vai ser inaugurado um campo de jogos

No próximo dia 1 de Dezembro, pelas 13 e 30, a Associação Desportiva de Oeiras inaugurará o seu campo de jogos, situado junto ao Liceu Nacional de Oeiras.

Só a boa vontade e contribuição da Camara Municipal de Oeiras, da Associação de Futebol de Lisboa e de particulares tornou possível a existência de de um campo de jogos na vila, anseio que levou 25 anos a concretizar-se.

Os esforços da Associação Desportiva de Oeiras foram coroados, portanto, de êxito, pelo que os seus dirigentes são credores de incondicionais elogios.

O programa é o seguinte: recepção ás entidades oficiais e desfile de atletas, ás 13 horas; Estoril-A. D. de Oeiras e Benfica-Belenenses, em futebol, ás 13 e 30 e 15 e 30, para disputa das taças «Junta de Freguesia de Oeiras, «Luís Manuel Pedroso de Andrade», «Camara Municipal de Oeiras» e «Café Bugio».

Três campeonatos da A.F.L. vistos de relance

A principal prova do calendário da A. F. de Lisboa, o Campeonato da 1.ª Divisão, deixou, desde a oitava jornada, de apresentar equipas invictas, tendo sido o Loures e o Estrela da Amadora os ultimos a capitular. Mas, este facto, apenas, serviu para reforçar, ainda mais, a opinião desde o início da competição de que o presente campeonato promete ser o mais bem disputado de todos. Bastaria dizer-se que o guia isolado, o Loures, tem 21 pontos, mas que na sua esteira, com 19, seguem quatro competidores: Sport Lisboa e Olivais, Vitória, Amadora e Bucelense, e, ainda, Arroios, com 18, para se aquilatar do equilíbrio existente entre as principais equipas que lutam afincadamente pelos cinco primeiros lugares da classificação geral — o trampolim para o «Nacional» da 3.ª Divisão.

O Loures ao ir á Amadora perder, por 0-4, deixou-se alcançar por três equipas que ficaram empatadas em pontos (22). São elas: Sport Lisboa e Olivais que ganhou tangencialmente, 2-1, ao Desportivo dos Olivais; U. Vitória que foi ao Estoril vencer por 1-0; e o grande beneficiário — o Estrela da Amadora. Também o Bucelense ao empatar com o Vila-Franquense a uma bola, e o Arroios, que bateu o Futebol Benfica, por 4-2, se aproximaram do primeiro lugar ficando, apenas, a um ponto. Interessante o triunfo do Casa Pia (1-0) sobre o Sacavenense, sendo de estranhar o empate em branco consentido pelo Palmense perante o Linda-a-Velha, isto por ter actuado no seu campo.

*

Mais uma jornada e ter-se-á atingido o final da 1.ª volta do campeonato de juniores da 1.ª Divisão — prova que tem sido disputada com regularidade.

Na décima jornada — todas as atenções foram para o encontro entre o Belenenses, ainda invicto, e o Sporting que ia ao Restelo jogar uma cartada difícil para as suas aspirações, dado que entrava em campo com três pontos de atraso do «guia».

Mas sucedeu que os jovens leões souberam rodear bem esse obstáculo e construir um triunfo que lhes abriu o caminho para uma segunda volta mais tranquila, pois ficaram, apenas a um ponto do comandante da série A: o Belenenses. O Palmense vencendo o, sempre difícil, Sintrense igualou no terceiro posto o Atlético que cedeu um empate, no seu burgo, perante a aguerrida turma do Futebol Benfica. Excelente triunfo conseguido pelo Casa Pia sobre o Tarujense e vitória certa da equipa da Picheleira, bem como empate aceitável entre o Algés e o Cascais.

Na série B tudo é mais fácil de observar, isto porque o Benfica continua a acumular triunfos, o que, apesar de longe do final da prova, lhe deve dar tranquilidade e, também, ter como certa a presença na final para discutir o título de que é, ainda, detentor. Desta vez, em Vila Franca de Xira, bateu claramente a formação local. O Torriense segue calmamente no segundo posto e, desta feita, foi ganhar á Malveira. Merece, também, uma anotação o interessante triunfo obtido pelo Oriental, em Alverca. As vitórias do Sacavenense e do Fanhões, respectivamente, sobre o Loures e o Alhandra, aceitam-se, assim como não surpreende o empate entre os dois Olivais.

*

A prova dedicada aos mais jovens praticantes de futebol, o Campeonato de Principiantes, segue a sua marcha e, a pouco e pouco, as diversas equipas vão mostrando o grau de preparação técnico-táctico, principalmente os «grandes» de Lisboa que são, ao fim e ao cabo, os «comilões» que breve passarão a comandar as respectivas séries na companhia de algumas revelações que, geralmente, surgem em todas as épocas para progresso da modalidade.

Como o campeonato está dividido em quatro séries, de sete cada, a apurar dois em cada, ainda é cedo para se conhecerem os favoritos, mas do que não restam duvidas é que o Sporting, Belenenses e o Benfica, estarão presentes na segunda fase da prova.

REUNIÃO MAGNA

esta noite (às 21 e 30) no Estádio Alvalade

Por iniciativa dos corpos gerentes do Sporting e com base nas notícias vindas a publico, em relação á ultima assembleia-geral do Belenenses, efectua-se hoje, ás 21 e 30, no Estádio Alvalade, uma reunião magna de sócios a fim de:

«1.º — Mais uma vez esclarecer a posição do Sporting em relação ao chamado «caso Carlitos» do seu jogador Carlos Adriano dos Santos;

2.º — Determinar a atitude a assumir pelo Sporting Clube de Portugal em consequência dos inadmissíveis ataques que a este respeito lhe estão sendo dirigidos;

3.º — Tomar decisões definitivas sobre o referido problema dentro dos princípios da hierarquia desportiva».

Foram atribuídos os prémios «Stromp»

O grupo de sócios do Sporting, que chamou a si o encargo de atribuir os prémios «Stromp» aos atletas, técnicos, dirigentes e sócios que mais se tenham distinguido em prol do clube, em relação a 1964 elaborou a seguinte lista:

Francisco do Cazal-Ribeiro — Dedicação do ano.

Jaime Gomes Duarte — Dirigente do ano.

António Soares Casquilho — Sócio do ano.

Arq. Anselmo Fernandez Rodriguez — Técnico amador do ano.

António Avelar Costa — Seccionista do ano.

Lídia da Conceição Faria — Atleta amadora feminina do ano.

Manuel de Oliveira — Atleta amador do ano.

Mário Moniz Pereira — Técnico profissional do ano.

Raul Cartaxo Abrantes — Técnico profissional do ano.

Equipa de honra, de futebol — vencedora da Taça dos Campeões das Taças — Entregue, para ficar no clube, o prémio do melhor atleta profissional do ano.

A distribuição destes prémios será feita, durante um jantar, marcado para o próximo dia 18 de Dezembro

O ciclismo em Espanha

bem organizado

MADRID, 27 — (A. N. I.) — Gabriel Sura, seleccionador nacional de ciclismo, designou quarenta corredores amadores, dos quais escolherá as equipas nacionais de pista e estrada, para os campeonatos do Mundo a realizar em San Sebastian em 1965 e os que se destinam a ser preparados para os Jogos Olímpicos do México.

Para San Sebastian serão formadas duas equipas, uma de quatro corredores para a prova contra-relógio e outra de seis para corrida individual de estrada, isto no que se refere a amadores. Para as provas de profissionais será constituída uma equipa de oito ciclistas.

N. da R. — *A tempo e horas, a Federação Espanhola de Ciclismo prepara as provas futuras, especialmente as que equacionam a necessidade de evitar comportamentos infelizes no contacto internacional.*

O confronto com o que se passa em Portugal dispensa considerações, tendo em vista a inércia, que neste aspecto caracteriza o estudo de planos que visem o progresso da modalidade.

As presenças em «Voltas» tem sido a preocupação dominante, a despeito dos resultados negativos.

A quatro anos de distancia, a Espanha já começou a pensar nos Jogos Olímpicos do México.

AUTOMOBILISMO

no Belenenses

Na secretaria do Belenenses são distribuídos, esta noite, os prémios da «Prova de Perícia Aniversário», que o clube levou a efeito no Estádio do Restelo, no passado dia 30 de Setembro.

O nosso prognóstico do Totobola

Em relação ao concurso n.º 12, damos, como habitualmente, os nossos palpites:

Belenenses-Benfica	X
Sp. Braga-F. C. Porto	X
C. U. F.-V. Setubal	X
Sporting-V. Guimarães	1
Torriense-Lusitano	1
U. de Lamas-Sanjoanense	X
Famalicão-Leça	1
Marinhense-Peniche	1
Boavista-Beira Mar	2
Oliveirense-Sp. Covilhã	1
Portimonense-Olhanense	2
D. Beja-Sintrense	1
Sp. Farense-Barreirense	1

Para o concurso extraordinário «Taças Europeias de Futebol»:

Dukla-R. Madrid	X
Dinamo (Buc.)-Inter.	2
Lokomotiv-Vasas	1
Anderlecht-Liverpool	1
Lausana-Slávia	1
Saragoça-Dundee	1
Sporting-Cardiff	1
Munique-F. C. Porto	1
Cardiff-Sporting	1
Celtic-Barcelona	2
Manchester-Borussia	2
Antuérpia-A. Bilbau	1
Liège-Utrecht	1

O Grande Prémio do Natal

(Troféu Francisco Lázaro) organizado pelo Futebol Benfica

No intuito de divulgar no populoso bairro de Benfica a prática do atletismo, o Futebol Benfica leva a efeito na manhã do dia de Natal o Grande Prémio do Natal (Trofeu Francisco Lázaro) nas categorias de seniores, juniores, principiantes e populares.

As provas têm a colaboração da Associação de Atletismo de Lisboa e Federação Portuguesa de Atletismo.

Na sede do Futebol Benfica, na Rua Cláudio Nunes, 30, 1.º, encontra-se aberta a inscrição para os clubes que desejem fazer-se representar na categoria de populares, assim como para os que pretendam representar o clube organizador.

O Grande Prémio do Natal inicia-se e acaba no Estádio «Francisco Lázaro», figurando no itinerário as ruas da Várzea e da Casquilha, no Bairro de Santa Cruz.

Hóquei em campo

A convite do Clube del Campo de Madrid, desloca-se no próximo dia 11 de Dezembro a Madrid, a equipa de hóquei em campo do Futebol Benfica que vai tomar parte num torneio internacional, no qual colaboram uma equipa austríaca e outra belga.

O Futebol Benfica faz deslocar os seguintes jogadores: José Ferreira, Brito, Fernando de Sousa, Eduardo de Sousa, José Manuel, Jaime Figueiredo, Morgadinho, António Pedro, António de Oliveira, Luís Francisco, Rogério Ramos, Vítor Perna, Carlos Silva, Raul da Eira e António Bartolomeu. A equipa será acompanhada pelo treinador António Baptista e pelo massagista Fernando Maltez. Chefiará a caravana o presidente da direcção do clube, sr. Fernando Delgado.

GARAGEM MARIA CRISTINA

AV. ANTÓNIO AUGUSTO DE AGUIAR, 58 - A

RUA S. SEBASTIÃO DA PEDREIRA, 53 - A

SERVINDO ESTA ZONA COMERCIAL EM REGIME DE PARQUE DE ESTACIONAMENTO E RECOLHA MENSAL. ESCLARECIMENTOS PELO TELEF. 43828

SINTRA ESPERA-O NO DOMINGO

Para a sua deslocação utilize os COMBOIOS ELÉCTRICOS

DIÁRIO escolar

BOLSAS DE ESTUDO do American Field Service para 1965-66

Termina no fim do corrente mês o prazo de entrega das inscrições para as bolsas de estudo do American Field Service. Estas bolsas destinam-se a jovens de ensino secundário que frequentem o 6.º ou 7.º anos dos liceus, ou equivalente, que tenham nascido entre 1 de Abril de 1947 e 31 de Março de 1949 e que tenham tido aproveitamento escolar nos ultimos três anos.

Os jovens seleccionados terão oportunidade de contactar com a verdadeira civilização americana frequentando uma escola secundária e vivendo com uma família rigorosamente seleccionada pelo American Field Service. No fim do ano lectivo terão oportunidade de viajar durante 3 semanas após o que regressarão a Portugal.

Todos os interessados deverão dirigir-se á Av. dos Estados Unidos da América, 94, 13.º-C em Lisboa ou telefonar para 76.95.56.

CURSO DE ARTE

de Representar e Encenação dirigido pela actriz Henriette Morineau

O «Diário do Governo» publicou o despacho que aprova o contrato assinado entre o Conservatório Nacional de Lisboa e a artista Henriette Morineau, que ali está a reger um curso especial de Arte de Representar e Encenação.

TERTÚLIA

«Festa Brava»

No prosseguimento do ciclo de conferências que a Tertulia «Festa Brava» está a promover, amanhã ás 13 horas, na sede, durante um almoço em sua homenagem, o aficionado dr. Américo Marinho dissertará sobre «Toiros de morte».

Linha de SINTRA

Cinemas

AMADORA — *Recreios Desportivos* — Às 21 e 15: «Uma vida difícil» (17 anos).

Farmácias de serviço

AMADORA — *Carmele* — Rua Elias Garcia, lote 28 (Tel. 933303); *Helénica* — R. Elias Garcia, J. P. L., loja B (Tel. 930213).

QUELUZ — *Correia* — Largo do Mercado, 3 (Tel. 950905); *Zeller* — Rua da Republica. 83 (Tel. 950043)

CACÉM — *Central* — R. Elias Garcia, 55 (Tel. 2940034).

MEM MARTINS — *Química* — Est. Mem Martins, 285 (Tel. 2910012).

S. PEDRO DE SINTRA — *Valentim* (Tel. 980456).

SINTRA — *Marrazes* — (Vila) Largo Rainha D. Amélia, 20 (Tel. 980155).

VENDA NOVA — *Nova* — Rua Elias Garcia, 10 (Tel 933920).

COLARES — *Colares* — Abreja (Tel. 299088).

PENHORES
AMADORA
P. da Igreja, 13-A — Tel. 931703

Vida religiosa

Exposição Bibliográfica «Com Deus uma Família Nova»

Em virtude do interesse manifestado pela Exposição Bibliográfica «Com Deus uma Família Nova», que a Liga Católica Feminina do Patriarcado promoveu, e esteve patente numa das salas do S. N. I., foi pedida a sua organização na cidade de Setúbal.

Assim, a exposição referida será apresentada no Museu daquela cidade, e é inaugurada no dia 30 do corrente às 21 e 30, com a presença do vigário da vara de Setúbal, governador civil do distrito e presidente da Câmara Municipal.

ESTA CAMPANHA SÓ FOI POSSÍVEL GRAÇAS ÀS FACILIDADES CONCEDIDAS PELAS FÁBRICAS PHILCO E TONFUNK QUE ASSIM COLABORAM NESTA CAMPANHA

CAMPANHA DO RÁDIO-GRAMOFONE

MODELOS ESTEREOFÓNICOS DE GRANDE CATEGORIA, COM PICK-UP AUTOMÁTICO

OFERTA DE 6 DISCOS DE 45 r.p.m. À ESCOLHA DO CLIENTE NA NOSSA VASTÍSSIMA DISCOTECA

Bardo

AV. DA LIBERDADE, 131
RUA DE S. BENTO, 53 A 57
AV. ALMIRANTE REIS, 124-B

EMPRESA HIDROELÉCTRICA DA SERRA DA ESTRELA

AO SERVIÇO DA NAÇÃO DESDE 1909

S. A. R. L.

CAPITAL REALIZADO 110 MIL CONTOS

CAPITAL AUTORIZADO 150 MIL CONTOS

SEDE — Avenida Sidónio Pais, 26 - 26 A — LISBOA
PRODUTORA E DISTRIBUIDORA DE ENERGIA ELÉCTRICA

CENTRAIS HIDROELÉCTRICAS

Senhora do Desterro I (1909) Ponte de Jugais (1922) Vila-Cova (1937)
Sabugueiro (1947) Senhora do Desterro II (1959)

POTÊNCIA TOTAL INSTALADA

TURBINAS — 63 595 CV ALTERNADORES — 56 030 kVA

QUEDA BRUTA TOTAL — 1200 M

MAIS DE 1100 KM DE LINHAS DE ALTA-TENSÃO ATRAVÉS DE 28 CONCELHOS

FRIGORÍFICOS GRANDE CAMPANHA DE TROCAS

NATAL 1964

Damos 1.500$00 qualquer que seja o estado do seu actual frigorífico

acabe com os aborrecimentos que lhe dá o seu pequeno e velho FRIGORÍFICO, trocando-o durante esta campanha, por um novo e maravilhoso

PHILIPS

FACILITA-SE O PAGAMENTO MESMO NAS TROCAS

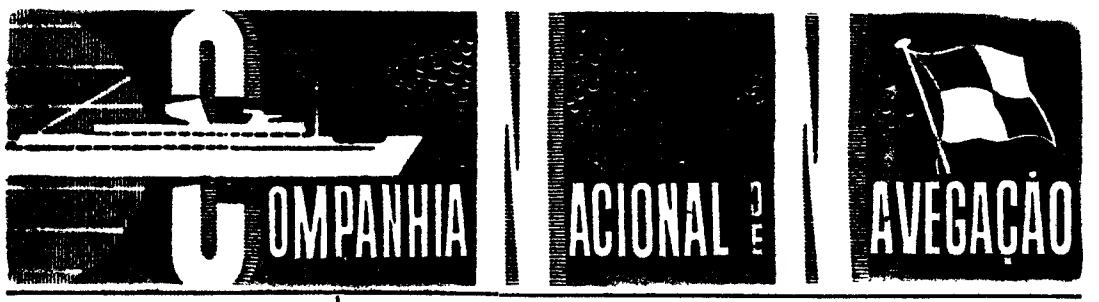
Bardo

AVENIDA DA LIBERDADE, 131 (AO PARQUE MAYER)
RUA DE S. BENTO, 53 A 57 (ESQUINA COM A CALÇADA DA ESTRELA)
AVENIDA ALMIRANTE REIS, 124-B (JUNTO AO SUPERMERCADO)

FRIGORÍFICOS

VENDEMOS SÓ A PRONTO COM OS MAIORES DESCONTOS

CASA M. L. FERREIRA — R. D. Estefânia, 48



SAÍDAS | LINHAS E ESCALAS

LINHA DE ÁFRICA

SAÍDAS	LINHAS E ESCALAS
«MOÇAMBIQUE» 5 de Dezembro pelas 12 horas	Funchal, S. Tomé, Luanda, Lobito, Moçâmedes, Cidade do Cabo Durban, Lourenço Marques, Beira, Moçambique, Nacala e Porto Amélia
«PRINCIPE PERFEITO» 11 de Dezembro pelas 12 horas	Funchal, Luanda, Lobito, Cidade do Cabo, Durban, Lourenço Marques e Beira.
«MOÇÂMEDES» 17 de Dezembro	Leixões, S. Tomé (se necessário), Luanda, Lobito, Moçâmedes, Lourenço Marques, Beira, Moçambique, Nacala e Porto Amélia (se necessário)
«NIASSA» 29 de Dezembro com escala prévia por Leixões	S. Tomé, Luanda, Lobito e Moçâmedes. Carrega em Lisboa até 23 de Dezembro.

Chama-se a atenção dos Senhores Passageiros para o que está regulamentado sobre o transporte de Lagagens

LISBOA: Rua do Comércio, 79 a 85 — Telef 323021/6 PORTO: Rua Infante D. Henrique, 63 — Telf. 22438/9

Boletim do dia

HÁ 30 ANOS

O «Diário de Lisboa» de 27 de Novembro de 1934 publicava:

«Ficaram hoje concluídas as investigações referentes ao incêndio do Palácio de Queluz, tendo os agentes Pinto e Rosa, da P. I. C., ouvido durante elas centenas de pessoas, entre as quais alguns técnicos.

Os aludidos agentes chegaram, pelos depoimentos recolhidos, á conclusão de que o incêndio foi casual».

RÁDIO

EMISSORA — **1.º programa — 451 m** 655 kc/s — Às 16 e 30: Noticiário e programa da tarde; 18: Noticiário; 18 e 10: Danças; 18 e 30: Emissão infantil; 19: Noticiário regional; 19 e 10: Para o progresso do País, programa do Gabinete de Divulgação Económica; 19 e 15: Concerto pela banda do Corpo de Marinheiros da Armada; 20: Que quer ouvir?; 20 e 30: Diário sonoro — Boletim meteorológico; 21: «Coral Luísa Todi»; 21 e 20: 27.º episódio do folhetim «Uma Vida para Amar»; 21 e 40: Concerto ligeiro; 22 e 10: Panoramas da História; 22 e 30: Noticiário — Boletim meteorológico; 22 e 40: Cantares e danças do povo; 23: Programa da noite; 0 e 45: Noticiário; 1: Fecho.

2.º programa metropolitano — 397 m —755 kc/s — Às 16 e 30: Solos de instrumentos; 17: Interrupção. Às 18: música de câmara: «Quinteto em mi bemol maior, K. 452» (Mozart); «Contrastes» (Bela Bartok); 18 e 50: Transmissão integral da ópera «Wozzeck» (Alban Berg); 20 e 30: Diário sonoro; 21: Continuação da ópera; 21 e 35: Música sinfónica; 22: A Voz do Ocidente; 0 e 15: Encerramento.

3.º programa—Modulação de frequência — Às 22: Concertos célebres: «Concerto n.º 2, em fá menor, op. 21» (Chopin); 22 e 32: O cravista Li Standelmann; «Suite n.º 8, em fá menor» (Häendel); 22 e 45: Canções de Richar Strauss, pelo barítono Alfred Poell e pianista Viktor Graef: 23 e 5: Música de câmara: «Cinque Canzoni per Sonar» (Frescobaldi); «Sexteto para piano e instrumentos de sopro» (Francis Poulenc); 23 e 45: Música de piano: «Prelúdios» (Debussy); pianista, Peter Frank; 0: Música sinfónica: «Concerto n.º 5, em lá maior, K. 219» (Mozart): «Serenata para instrumentos de sopro (Strauss); «A Fundição do Aço» (Mossolov); 0 e 45: Noticiário: 1: Fecho.

RÁDIO CLUBE — Às 16 e 15: Vozes de Portugal; 17 e 5: Ritmos em contraste; 17 e 15: Vedetas americanas; 17 e 35: Orquestra; 17 e 45: Noticiário; 17 e 50: Artista; 18 e 30: Melodias de Espanha; 19: Orquestras e canções; 19 e 45: Noticiário; 20 e 15: Cinema, Teatro & C.ª; 20 e 30: Discos em voga; 21: Noticiário; 21 e 15: Recortes musicais; 21 e 45: Orquestras; 22: Artista; 22 e 15: Êxitos de Itália; 22 e 30: Música para dançar; 23: Estúdio A; 23 e 45: Noticiário; 0 e 1: Programa Meia-Noite; 3: Sintonia 63; 6: Boletim meteorológico.

Modulação de frequência — Às 16 e 30: Noticiário e Estúdio A: 17 e 34: Estrelas em FM; 17 e 45: Noticiário e Estrelas em FM: 19 e 2: Ronda musical; 19 e 45: Noticiário: 20 e 2: Boa noite em FM: 21: Noticiário; 21 e 15: Ritmo-64; 22 e 15: Clube FM: 23 e 45: Noticiário; 0 e 2: Alta fidelidade; 1: Fecho.

Emissor de Miramar — Às 16 e 30: Noticiário: 17 e 45: Noticiário: 18: Ritmos de baile: 19: Interlúdio feminino; 19 e 15: América Latina: 19 e 45: Noticiário: 20 e 15: Intermédio musical; 20 e 40: Música regional portuguesa; 21: Noticiário: 21 e 10: Conjuntos ligeiros; 21 e 30: Canconetas; 22: Programa leitura; 22 e 30: Variedades: 23 e 15: Ritmos de baile; 23 e 45: Noticiário; 0 e 1: Programa Meia-Noite; 2: Fecho.

RÁDIO RENASCENÇA — Às 18: Tristezas não pagam dívidas; 18 e 25: Leitura do boletim religioso; 18 e 30: Terço e bênção, da basílica dos Mártires; 19 e 5: Deixai vir a mim as criancinhas; 19 e 25: Boletim do S. C. R.; 19 e 30: Sete e meia; 19 e 45: O seu programa; 20: Sinfonia da vida; 20 e 15: Música para o seu jantar; 20 e 30: Noticiário e boletim de Rádio Rural; 20 e 55: Meditando; 21: Crónica do Vaticano; 21 e 15: Programa dos sócios; 22: Quando o telefone toca; 22 e 30: França, Horizonte do Mundo: 22 e 45: Correio da noite; 23: A 23.ª hora; 2: Encerramento.

Estação do Porto — Às 18: Parada musical; 18 e 15: Noticiário regional, boletim de filmes e boletim religioso; 18 e 30: Terço, da basílica dos Mártires, em Lisboa; 19 e 5: Deixai vir a mim as criancinhas; 19 e 25: Publicações recebidas e boletim de filmes; 19 e 30: Sete e meia; 19 e 45: O seu programa; 20: Rebola a bola; 20 e 30: Noticiário e boletim de Rádio Rural; 20 e 55: Meditando; 21: Crónica do Vaticano; 21 e 10: Os novos emissores em marcha; 22: A música é boa companhia; 22 e 30: França, Horizonte do Mundo; 22 e 45: Correio da noite; 23: A 23.ª hora; 2: Encerramento.

RÁDIO UNIVERSIDADE — Às 17 e 1: Abertura; 17 e 5: Rumo ao futuro; 17 e 15: Discos pedidos; 17 e 30: O nosso jornal; 17 e 40: Noticiário; 17 e 55: Fecho.

EMISSORES ASSOCIADOS — Às 16 e 30: Rádio Graça; 17: Voz de Lisboa; 19 e 30: Rádio Peninsular; 22: Voz de Lisboa; 1: Clube Radiofónico de Portugal; 2: Fecho.

para os vossos transistors...

DIALUX

a pilha de confiança!

TELEVISÃO

Hoje — Às 18 e 45: Abertura; 18 e 47, Telejornal; 19, «Curso de Adultos»; 19 e 25, «Matemática»; 19 e 50, «Inglês»; 20 e 20, Série Juvenil — «Robin dos Bosques»; 21, Telejornal; 21 e 25, Boletim meteorológico; 21 e 30, Fim-de-Semana; 21 e 45, Sangue na Estrada; 22 e 5, Concurso «Passa Palavra» — 5.ª sessão; 23 e 5, Crónica; 23 e 20, Retalhos da Vida de um Casal — «Antes do Baile» — (5.º episódio) — com Lourdes Norberto e Varela Silva; 23 e 40, Telejornal; 23 e 45, Meditação e fecho.

Amanhã — Às 17 e 30, Abertura; 17 e 32, Telejornal; 17 e 45, Lanterna Mágica — «Os Jetsons» (desenhos animados); 18 e 10, Educação Musical»; 18 e 35, Enciclopédia; 19, «Vida sã em corpo são»: 19 e 15, Programa Juvenil; 19 e 50, «Ronda Poética»; 20 e 10, Teledesporto; 20 e 40, «Amanhã é Domingo»; 21, Telejornal; 21 e 25, Boletim meteorológico; 21 e 35, Programa da Junta da Acção Social; 21 e 55, Cartaz TV; 22 e 10, «Os 3 Saloios» (5.º episódio) com Humberto Madeira, Emílio Correia, Elvira Velez, Natalina José, Artur Garcia, Max, Mimi Gaspar, Maria Alice Ferreira, Raul Solnado, Filarmónica e Orquestra sob a direcção do maestro Alves Coelho (Filho); 23, «Bonanza»; 23 e 50, Telejornal; 24, Fecho.

VIDA MUSICAL

Concertos sinfónicos da Emissora Nacional

Prossegue amanhã, ás 18 e 30, no Tivoli, a série de concertos sinfónicos organizada pela Emissora Nacional. O maestro Frederico de Freitas dirigirá três obras importantes da produção orquestral contemporanea: a *Sinfonia n.º 2*, do compositor americano Walter Piston, as *«5 peças»*, op. 16, de Schonberg, e a «suite» *Alla e Loly*, de Prokofieff. O programa inclui a criação derradeira de Ricardo Strauss, em homenagem ao grande compositor alemão no ano do centenário do seu nascimento: as «Quatro ultimas canções», sobre texto de Hesse e Eichendorff, em cuja difícil interpretação fará a sua estreia em Portugal a notável soprano chilena Victoria Canale.

CARTAZ DO DIA

(Para maiores de 12 anos)

CIRCO

COLISEU — As 21 e 30: Nova Companhia de Circo.

TEATROS

TRINDADE — A's 21 e 45: «O Barão».

CINEMAS

S. JORGE — «Os reis do Sol».
POLITEAMA — «Só contra o Mundo».
IMPERIO — «A conquista do Oeste»
CONDES — «Avançar para a retaguarda».
OLIMPIA — «Jivaro».
PARIS — «A velha descobre o crime».
PROMOTORA — «Sherlock Holmes e o colar da morte».
LYS — Variedades e cinema.
IDEAL — «Prepara o teu testamento».
ROYAL — «Amor em Las Vegas».
SALÃO LISBOA — «Luta de gigantes».
CINE MOSCAVIDE — «Noite de Casablanca».

(Para maiores de 17 anos)

TEATROS

NACIONAL — A's 21 e 30: «Macbeth».
IMPÉRIO — Às 18 e 30: «Dente por dente».
MONUMENTAL — A's 21 e 45: «A rapariga do apartamento».
CAPITOLIO — A's 20 e 45 e ás 23 horas: «Na brasa!».
ABC — A's 20 e 45 e ás 23 horas: «Ai, venham vê-las!».
MARIA VITORIA — A's 20 e 45 e ás 23 horas: «Todos ao mesmo!»

CINEMAS

S. LUIZ — «Os pássaros».
TIVOLI — «A visita».
IMPERIO — *Estudio* — «Os chapéus-de-chuva de Cherburgo»
ODEON — «A voz das montanhas».
EDEN — «O crime de aldeia velha».
MONUMENTAL — «Sete ladrões na cidade».
ALVALADE — «Os pássaros».
ROMA — «Casca de banana».
AVIS — «Belarmino»
ARCO-IRIS — «Ester e o rei».
RESTELO — «Os denunciantes».
CHIADO TERRASSE — «Duelo ao Sol».

FARMÁCIAS

TURNO B

(Ver pelos bairros das imediações e telefones entre parêntesis)

AJUDA — Lopes Ribeiro, R do Cruzeiro, 117 (633288) * **Boa Hora** R dos Quartéis, 25-27 (637777).
ALVALADE — Alvalade, Av. da Igreja, 18-B (712070) * **Iriarte,** Avenida Almirante Gago Coutinho, lote 90 (712803).
AREEIRO — Vera Cruz, Pr. Afrânio Peixoto, 2-B (á Av. S. João de Deus) (724941) * **Onilda,** Av. João XXI, 13-A (726848) * **Gasparinho,** R Dr. Gama Barros, 54 (710465)
ARROIOS — Oriental, R. Arroios, 215 (45079).
AVENIDAS NOVAS — Miranda, Campo Pequeno, 36-B-C (770776) * **Cosmos,** Av. João Crisóstomo, 44-C (40592) * **Sagres,** Av. Luís Bivar, 69-71 (47213) * **Correia de Almeida,** Av. Fontes Pereira de Melo, 21-B-C (47385).
BAIRRO DOS ACTORES E ALAMEDA — Nobel, R. Actor Vale 53 (842152).
BAIRRO ALTO — Labor, R. Diário de Notícias, 81 (323428).
BAIRRO DAS COLÓNIAS — Colonial, R Forno do Tijolo, 40 (841122)
BAIRRO DA ENCARNAÇÃO — Ascenso, R. 27, 41 (389216)
BAIRRO DA MADRE DE DEUS — Romana, R. B, á R. Marquês de Olhão, 7-A (383800).
BAIXA — Morão, R da Assunção 17-19 (321289) * **Estácio,** Pr. D Pedro IV, 60-63 (327067).
BENFICA — Benfica, Est. de Benfica, 678-B (702532) * **Sousa,** Est. de Benfica, 429-431 (780027).
CAMPO DE OURIQUE — Porfírio, R. Francisco Metrass, 59 (665349) * 232 C (650760).
CASELAS — Macedo, Filho, Rua do Gravato, 15-B (611814)
CAMPO GRANDE—Neoterapia, Campo Grande, 138 (774682).
CAMPOLIDE — Central de Campolide, R. General Taborda, 17 (680304) * **Ivone, Ld.ª,** Rua Silva Carvalho.
CARNIDE — Leal de Matos R. Neves da Costa, 33-35 (780181).
CONDE DE REDONDO — Jaime José da Costa, R. Conde de Redondo 68-72 (54342).
DE SANTA APOLÓNIA AO BEATO — Nova Luz, R. D. Domingos Jardo 28-A (843439) * **Martins, Lda.,** R Fernão de Magalhães, 23 (849448).
ESTEFÂNIA — Universal. R. Actor Taborda, 5-7 (44158).
ESTRELA — Paiva & Parente, R de Santo António á Estrela, 96-98 (665196) * **Martins,** Calçada da Estrela, 167 (660823).
GRAÇA — Arnali. R. das Escolas Gerais, 88-A (863940) * **Morão,** Largo da Graca, 63 (860700).
INTENDENTE — Intendente, L Int. Pina Manique, 50 (47838)
LUMIAR — Alameda, Al. das Linhas de Torres, 201-B (790942) * **S. Tomé.** Est. do Desvio, lote 12-A
MADRAGOA E SANTOS — Fontoura de Carvalho, Rua de Santos-o-Velho, 12 (662075).
OLIVAIS — Marvila, R. Direita de Marvila, 25 (381612) * **Simão,** R. DI, 16-A (Av. Entre Aeroportos) (388581).
PALHAVÃ — Aguiar, Av. Columbano Bordalo Pinheiro, 98-A (764629)
PEDROUÇOS — Ocidental, R. D. Jerónimo Osório, J. P. M., 3 (610256).
PENHA DE FRANÇA — Europa, Av. General Roçadas, 27-A-B (843880).
PICHELEIRA — Mariuz, Calç. da Picheleira, 140-B-C (720703-728395).
RATO — Soares, Av. Álvares Cabral, 1 (684282).
REGO — Prates & Mota, Rua da Beneficência, 91 (773728).
SANTO AMARO — Lisbonense, R. 1.º de Maio, 15 (637020)
S. PAULO — Central, R. de S. Paulo, 108 (329389).

CENTRO DE ENFERMAGEM PERMANENTE
— Soros — Oxigénio — Camas articuladas — Ambulância
Telef. PPC 766161

MÉDICO PERMANENTE
CLÍNICA GERAL
CHAMADAS TELEFONICAS 766146

BOLSA DE LISBOA

Fundos do Estado	Efect.	Compra	Venda
Cons. 2 3/4 % T. 10 ...	—	685$00	689$00
Cons. 3 % T. 10	722$00	721$00	722$00
Cons. 3 1/2 % T. 10 ...	—	—	860$00
Centenários 4 % 1940	—	1.965$00	2.000$00
Obg. Tes. 2 1/2 % 1942	1.001$00	1.001$00	—
Obg. Tes. 2 1/2 % 1943	—	1.001$00	—
Obg. Tes. 2 1/2% 1944	—	1.001$00	—
Externo 1.ª série	—	1.230$00	—
Externo 1.ª série car.	—	1.240$00	1.250$00
Externo 2.ª série	—	1.260$00	—
Externo 2.ª série car.	—	1.260$00	—
Externo 3.ª série	—	1.350$00	—
Externo 3.ª série car.	—	1.400$00	—
Caut. 3.ª série s/j	—	300$00	315$00
Obrigações			
Aguas Lisboa 5 % ..	—	—	495$00
Norte de Portugal 5 %	—	103$50	—
Gás, Elect. 3 3/4 % ...	895$00	—	—
Gás, Elect. 4 %	840$00	830$00	850$00
Gás, Elect. 4 1/2 % ...	—	900$00	—
Gás, Elect. 5 %	—	960$00	—
U. E. P. 3 3/4 %	—	78$50	—
U. E. P. 4 % 1945	—	83$00	—
U. E. P. 4 % 1948	—	—	—
U. E. P. 4 1/2 %	—	88$00	89$00
U. E. P. 5 % 1951	90$00	89$00	90$00
U. E. P. 5 % 1952	—	—	—
H. do Douro	920$00	918$00	920$00
H. E. S. Estrela	—	950$00	—
C. P. 4 1/2 %	—	—	1.018$00
Metropolitano	995$00	—	996$00
Acções			
Bancos			
Alentejo	—	—	—
Angola	—	—	1.800$00
Espirito Santo	—	—	—
Lisboa & Açores	—	—	—
Portugal	1.800$00	1.790$00	1.810$00
Ultramarino	—	890$00	900$00
Agricultura	52$00	51$80	52$50
Seguros			
Fidelidade	—	—	—
Mundial	—	350$00	—
Sagres	—	—	—
Tagus	—	—	—
Soberana	—	—	1.400$00
C.ªs Ultramarinas			
Ag Cassequel	—	680$00	685$00
Ag. das Neves	—	—	—
Agricultura Colonial ...	—	—	110$00
Açúcar de Angola	—	830$00	840$00
Boror	148$00	147$00	150$00
Cabinda	—	—	18$00
Cádá	1.478$00	1.475$00	1.480$00
Col. do Buzi	87$00	86$50	87$00
Ilha do Príncipe	—	—	—
Incomati	—	900$00	—
Moçambique	40$50	40$00	—
Zambézia	44$50	44$00	45$00
Diamantes	645$00	644$00	646$00
Lobito	—	585$00	600$00

C.ªs Diversas	Efect.	Compra	Venda
Cimentos Tejo	—	920$00	1.000$00
Cimentos Leiria	—	720$00	800$00
Crédito Predial	—	—	—
Industrial Aliança ...	—	—	—
Portugal e Colónias ...	—	780$00	850$00
Nac. de Navegação ...	—	—	950$00
Col. de Navegação	—	510$00	530$00
Port. de Celulose	5.850$00	5.850$00	5.900$00
Port. de Pesca	—	—	1.000$00
Port. de Tabacos	250$00	250$00	251$00
Tabacos de Portugal ..	—	—	—
Termoeléctrica	1.400$00	1.390$00	1.405$00
Aguas, Electricidade e Gás			
Aguas Lisboa 1934	—	430$00	—
Aguas Lisboa 1936	—	—	—
Eléct. das Beiras	1.680$00	1.670$00	1.690$00
Gás e Electricidade ..	365$00	364$50	365$00
H Alto Alentejo	188$00	187$50	188$50
H. E. Cávado	1.235$00	1.235$00	1.236$00
H. E. Zêzere	1 380$00	1.370$00	1.380$00
Nac. de Electricidade	1.400$00	1.395$00	1.405$00
União Eléctrica Port.	183$00	182$50	183$50
H. Douro	1.303$00	1.303$00	1.305$00
H. E. S Estrela	—	—	—
Sacor	—	—	—
F. Invest. Atlantico ...	—	132$90	—

BANCO BORGES & IRMÃO

PAÍSES	COMPRA	VENDA
África do Sul	36$00	38$00
Alemanha	7$15	7$35
América:		
Dólares de 1 e 2 ...	28$40	28$70
Dólares de 5 a 1000	28$60	28$90
Argentina	$14	$19
Áustria	1$10	1$15
Bélgica	$57	$59
Brasil	$01.5	$02
Canadá	26$40	26$90
Dinamarca	4$05	4$25
Espanha	$47,4	$48,4
Congo	$08	$09,5
França (N. Francos)...	5$77	5$92
Holanda	7$85	8$10
Inglat. (Libra Isabel)	79$50	81$00
Itália	$04,55	$04,7
Marrocos	3$70	4$50
Noruega	3$90	4$10
Suécia	5$40	5$70
Suiça	6$60	6$75
Ouro:		
Inglaterra (Libra)	280$00	290$00
Inglaterra	280$00	290$00
Portugal—barra fino ..	32$90	33$40

J. BURNAY, L.DA
RUA DO OURO, 12
Notas estrangeiras
Papéis de crédito
Telef. 321273

Os trabalhadores do porto estudam com representantes das entidades patronais a melhoria da sua situação

Foi convocada para esta tarde, na Administração-Geral do Porto de Lisboa, no Cais do Sodré, mais uma reunião entre representantes dos Grémios dos Armadores e Agentes de Navegação, por parte das entidades patronais, e dos Sindicatos dos Estivadores, Conferentes, Carregadores e Descarregadores, por parte dos que trabalham no porto de Lisboa. Desde 30 de Outubro ultimo que se efectuam estas reuniões para estudo dos problemas com que se debatem os trabalhadores do porto de Lisboa. Na de hoje vai proceder-se ao exame da contraproposta do contrato colectivo de trabalho que as referidas entidades patronais apresentaram. O assunto que necessita de apurado estudo e larga troca de impressões, pelo que está ainda afastado da solução final, uma vez que não se trata de um contrato colectivo de trabalho normal, mas, sim, de estruturação do trabalho, no porto de Lisboa, nos moldes vigentes na grande maioria dos portos do Mundo. Baseando-se nos regulamentos estabelecidos nos portos mais importantes da Europa e nas resoluções da Organização Internacional do Trabalho neste sector de actividade, a contraproposta prevê a integração dos trabalhadores ocasionais em quadros auxiliares dos respectivos sindicatos; a beneficiação, por parte dos trabalhadores, de uma indemnização pecuniária nos dias em que não tenham trabalho, indemnização essa que será paga, semanalmente, por um fundo criado para esse fim, que as entidades patronais financiarão e que será dirigido por um conselho de administração, que contará com igual numero de representantes das entidadas patronais e sindicais.

Nesta reorganização, agora proposta, procura-se, também, iniciar uma formação profissional dos trabalhadores deste ramo de actividade, incluindo, do mesmo modo, esta proposta, disposições sobre a prevenção de acidentes, limitação de horas de trabalho e nova regulamentação dos serviços de colocação dos sindicatos. Só assim será possível a dignificação do trabalho de uma classe laboriosa e, por outro lado, uma adaptação das condições de trabalho ás necessidades da exploração portuária. E' evidente que nem todos os problemas, que a contraprposta foca têm execução imediata, pois alguns, como por exemplo o da formação profissional dos trabalhadores, necessitam de um estudo profundo e, também, consequentemente, de um financiamento esperando-se para tanto o auxílio do Estado, através dos seus organismos directamente relacionados com as actividades portuárias. No que diz respeito aos capítulos de execução imediata, e segundo as entidades patronais, só se considera possível o aumento de salários, se a este corresponder um aumento de produtividade. O trabalho portuário tem reflexos directos sobre a economia nacional, uma vez que a grande maioria dos produtos é transportada por via marítima. Assim, um aumento de encargos, que não corresponda a um aumento de produtividade, terá, necessáriamente, de repercutir-se na economia do País, uma vez que o custo do produto aumentará. Segundo estatísticas suecas, cerca de 50 por cento do custo dos transportes fica nos portos. Deste modo, e se a produtividade não aumentar paralelamente aos salários, surge uma concorrência que não será, de modo algum, benéfica.

No que diz próprimente respeito á classe trabalhadora, urge que se reorganizem as estruturas do trabalho, que, por exemplo, se reduza o numero de horas, para que o trabalhador produza mais, estimulado por uma dignificação da sua actividade e por uma melhoria das suas condições de vida. A criação de um fundo de estabilização de salários proporcionar-lhe-á, por outro lado, garantias, de que, até á data, não usufrui.

Procura-se, também, que o trabalho portuário seja uma carreira, dispensando-se os serviços dos trabalhadores ocasionais, não sindicalizados, que, desconhecedores da técnica de uma profissão que esporádicamente desempenham, não só produzem menos como são susceptíveis de provocar avarias e danos nos carregamentos que efectuem.

No que diz respeito aos sindicalizados, a sua actividade depende directamente das flutuações do volume de serviço, embora estejam protegidos por um numero de dias de trabalho assegurado.

Ouvindo um dirigente sindical

Abordámos o sr. Artur Cabral, presidente do Sindicato dos Carregadores e Descarregadores, que acedeu a responder-nos a algumas perguntas sobre as negociações que decorrem entre as entidades patronal e sindical directamente relacionadas com a exploração portuária.

— Qual a sua opinião sobre as actuais negociações?

— E' difícil, neste ponto das negociações, dar uma opinião concreta. No entanto, as entidades sindicais encaram-nas com optimismo, confiantes em que algo se deve fazer para uma melhoria do trabalho portuário Estas reuniões são, portanto, uma tentativa de encontro.

— As condições do trabalho portuário sofreram evolução?

— Não, as condições em que trabalhamos são muito primitivas. Não têm sofrido nenhuma evolução.

— Quanto ganha, em média, um trabalhador portuário?

— Um trabalhador portuário ganha, em média, cerca de 1800$00 mensais, mas esta importancia é variável.

— Na generalidade, esta profissão é encarada como uma carreira, ou como uma profissão transitória?

— Devido ás condições iniciais serem primitivas, exigindo um esforço físico demasiado, esta profissão é muitas vezes encarada como de transição. Os excessos de carga, o transporte, ao dorso, de mercadorias pesadas eliminam muitas possibilidades.

— Como encaram as entidades sindicais o problema dos trabalhadores esporádicos?

— Os trabalhadores não sindicalizados têm de desaparecer, para que tenhamos a dignificação profissional ambicionada. Esta profissão deve ser, tal como qualquer outra, apenas para profissionais.

— E quanto a horários de trabalho?

— Embora o nosso horário seja das 8 ás 17 horas, com intervalo para uma refeição, o facto é que temos de nos levantar cerca das 6 da manhã, pois não sabemos para onde vamos, naquele dia, trabalhar. A essa hora tão matinal surgem, também, grandes dificuldades de transporte.

— Pode acontecer um sindicalizado apresentar-se e não trabalhar?

— Sim. Já tem acontecido que de cerca de 1500, sómente 600 têm nesse dia trabalho.

— Os trabalhadores não sindicalizados auferem a mesma remuneração?

— Sim. Não estão, no entanto, claro está, sujeitos á disciplina sindical, nem á defesa que o sindicato lhes poderá proporcionar. O sindicato pretende, pois, uma produção aos métodos de trabalho actuais, vigorantes na grande maioria dos portos europeus.

A posição da A. C. P. L.

A Administração-Geral do Porto de Lisboa tem no estudo destes problemas, cujas resoluções dependerão da aprovação do Ministério das Corporações, uma missão coordenadora. E' evidente que aquele organismo está também directamente interessado, nestes problemas, pois um aumento de salários trará um aumento de taxas.

Segundo tudo leva a crer, e atendendo á boa vontade que as entidades patronais e sindicais têm demonstrado na resolução destes problemas, que envolvem a actividade de toda uma classe laboriosa, os trabalhadores portuários terão uma reforma acentuada nas suas condições de trabalho.

AMANHÃ ANDA A RODA
CAMPIÃO
SEMPRE PRÉMIOS GRANDES

ÚLTIMAS NOTÍCIAS

AGRAVA-SE A SITUAÇÃO NA REGIÃO DE BOENDE

LEOPOLDVILLE, 27 — (F. P.) — Ao mesmo tempo que a situação continua bastante confusa, em Stanleyville e Paulis, tomadas nos ultimos dias pelos pára-quedistas belgas, informam de fonte muito competente que está a piorar gravemente na região — que o Exército Nacional Congolês reocupou há dois meses — de Boenda, a uns 500 quilómetros a oeste de Stanleyville. As forças governamentais empreenderam a «limpeza» das imediações daquela localidade. Befale, Djolu e Monpono seriam objecto de frequentes incursões rebeldes, quando as tropas de Leopoldville se ausentam. Estes rebeldes são os que ocupavam Boende antes da chegada dos elementos governamentais, e que conseguiram embrenhar-se no mato.

Graves manifestações antiamericanas na cidade do Cairo

CAIRO, 27. — (R.) — Manifestantes, protestando contra a operação de salvamento dos pára-quedistas belgas no Congo, atacaram, a noite passada, a embaixada dos Estados Unidos nesta capital, destruíram automóveis que se encontravam nos terrenos do edifício e largaram fogo á Biblioteca John F. Kennedy.

O incêndio na biblioteca foi dominado, mas o edifício foi devorado pelo fogo — afirmou um funcionário da embaixada americana. Acrescentou que tinha conhecimento de notícias não confirmadas de que cerca de 40 manifestantes tinham sido presos. Nove automóveis que se encontravam nos terrenos da embaixada foram danificados ou destruídos e as janelas do primeiro andar do edifício ficaram estilhaçadas.

O embaixador Lucius Battle declarou a jornalistas: «A biblioteca é uma das mais velhas instituições do seu género que temos no estrangeiro. Que esse santuário de saber terminasse em chamas decorridos 20 anos é chocante».

O embaixador descreveu o ataque como «irresponsável e injustificado».

Um funcionário americano disse que a biblioteca continha muitos livros insubstituíveis.

Um informador do Ministério do Interior da R. A. U. recusou-se a confirmar que se tivessem registado quaisquer prisões.

TSCHOMBÉ VAI A PARIS NA SEGUNDA-FEIRA?

LÉOPOLDVILLE, 27 — (F. P.) — Informações de fonte fidedigna dizem que Tschombé se propõe ir na segunda-feira a Paris, «afim de se encontrar com o general De Gaulle». A estadia de Tschombé em Paris duraria dois ou três dias.

Depois, Tschombé iria a Washington, ficando essa viagem dependente do seu eventual encontro com de Gaulle.

Declara-se em Paris, nos meios geralmente bem informados, que o encontro de Tschombé com de Gaulle estava previsto há muito e não tem qualquer relação com os acontecimentos que estão a dar-se no Congo.

A COMPREENSÃO DO GOVERNO FRANCÊS

BRUXELAS, 27 — (F. P.) — «O Governo francês testemunhou sempre a maior compreensão pela intervenção belga em Stanleyville» — declarou hoje, em Bruxelas, um informador do Ministério dos Estrangeiros belga, acrescentando que «as autoridades francesas agradecem ás unidades de pára-quedistas a evacuação de civis franceses de Stanleyville».

INDIGNAÇÃO do Governo argelino

ARGEL, 27. — (F. P.) — O director dos Negócios Políticos do Ministério dos Negócios Estrangeiros argelino, Mouloud Kacem, recebeu, ontem á noite, o embaixador da Bélgica em Argel, a quem manifestou a «indignação» do seu Governo com as manifestações registadas diante da embaixada da Argélia em Bruxelas, «quando é certo que o Governo argelino tomou todas as precauções para preservar as instalações da embaixada belga em Argel e recomendou á população que não manifestasse a sua legítima indignação diante dessa embaixada».

REVISÃO DE ORDENADOS DOS EMPREGADOS DAS COMPANHIAS DE SEGUROS

Pelos empregados nas empresas seguradoras com instalações em Lisboa, foi, ontem, distribuida uma circular emanada do respectivo Sindicato, cujo teor é o seguinte:

«*Para seu conhecimento, e de todos os colegas dessa companhia, apraz-nos informar que este Sindicato e o seu congénere do Porto estão tratando, junto do Grémio dos Seguradores, da revisão da actual tabela de ordenados.*

«*É-nos grato salientar a completa e total unidade de pontos de vista existentes entre as direcções dos dois Sindicatos e o valioso apoio que nos tem sido dado pelo sr. dr. Rodrigues Tomé, assistente dos Serviços de Acção Social do Ministério das Corporações, que está acompanhando as negociações.*»

Em consequência desta circular, um grupo de empregados esteve na sede do organismo sindical, a fim de se inteirar das diligências já feitas junto do Grémio dos Seguradores.

O prof. Silva Cunha em Timor

DILI, 27 — (A.N.I.) — O subsecretário de Estado da Administração Ultramarina, prof. Silva Cunha, começou, ás 8 horas, uma série de visitas que incluiram as instalações da Imprensa Nacional, as repartições de Fazenda, da Economia, de Obras Publicas e de Administração Civil, acompanhado do governador da província, tenente-coronel Artur Ribeiro, da sua comitiva e de elementos dos órgãos de informação.

O TEMPO QUE FAZ

Informação do Serviço Meteorológico Nacional:

SITUAÇÃO GERAL ÀS 9 HORAS DE HOJE — Em Portugal continental, o vento era fraco, de vários rumos.

TEMPERATURAS EXTREMAS OBSERVADAS NA REDE NACIONAL DO CONTINENTE ATÉ ÀS 9 HORAS DE HOJE — Máxima: Anadia, 21°; mínima: Anadia, 0°,5.

TEMPERATURAS DO AR ÀS 9 HORAS — Coimbra, 6°; Faro, 17°; Funchal, 22°; Lisboa, 12°; Penhas Douradas, 8°; Portalegre, 12° e Porto, 6°.

TEMPERATURAS OBSERVADAS ÀS 9 HORAS NA COSTA DO SOL — Na atmosfera, 13°,5; na água do mar, 14°.

TEMPERATURAS EXTREMAS REGISTADAS HOJE EM LISBOA, ATÉ ÀS 15 HORAS — Máxima, 19°,2; mínima, 9°. No mesmo dia do ano passado — Máxima, 16°,4; mínima, 12°,5.

PREVISÃO GERAL ATÉ ÀS 24 HORAS DE AMANHÃ

Céu pouco nublado, podendo tornar-se muito nublado a norte do Douro, durante a manhã; vento fraco, neblina ou nevoeiro durante a noite ou a manhã, nos vales e nas terras baixas; acentuado arrefecimento nocturno, com formação de geada nos locais abrigados de Trás-os-Montes e Beira Alta.

SOL — AMANHÃ: *Nascer ás 7 e 33 Ocaso ás 17 e 17*

FASES DA LUA

Dia 4 — Dia 12 — Dia 19 — Dia 25

MARÉS

PREIA-MAR — Dia 27 — Às 9 e 30 (3,54 m); 22 e 19 (3,34 m). Dia 28 — Às 10 e 41 (3,57 m); 23 e 31 (3,45 m). Dia 29 — Às 11 e 48 (3,66 m).

BAIXA-MAR — Dia 27 — Às 2 e 56 (1,78 m); 15 e 57 (1,55 m). Dia 28 — Às 4 e 17 (1,73 m); 17 e 02 (1,47 m). Dia 29 — Às 5 e 21 (1,58 m); 17 e 58 (1,35 m).

AMANHÃ, SÁBADO
é posto à venda

PÃO INCERTO

o novo romance de
ASSIS ESPERANÇA
colecção CONTEMPORÂNEA PORTUGÁLIA

Que, amanhã também,
fará uma sessão de autógrafos na
GALERIA DO «DIÁRIO DE NOTÍCIAS»
das 17.30 às 19 horas
Chiado

DOIS MAGNÍFICOS CRUZEIROS

no Transatlântico italiano «IRPINIA»
22.000 Toneladas — 100% ar condicionado

NATAL NA INGLATERRA
De 19 a 29 de Dezembro (10 dias)
Lisboa-Vigo-Le Havre-Southampton-Vigo-Lisboa
Preço, desde: Esc.: 3.645$00

ANO BOM NA MADEIRA
De 29 de Dezembro a 8 de Janeiro (10 dias)
Lisboa-Funchal-Le Havre-Southampton-Vigo-Lisboa
Preço, desde: Esc. 4.010$00

Informações e Inscrições na experiente Agência
BUISSON, LDA.
fundada em 1922
Rua Braamcamp, 15 D — LISBOA — Tel. 40459 e 40468

CAMPANHA DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

PROMOVIDA PELO

Diário de Lisbôa

O SIGNIFICADO DE UMA INICIATIVA

Nascidas de um impulso generoso e orientadas por um objectivo altruista, as Campanhas de Segurança Rodoviária, que o «Diário de Lisboa» iniciou em 1959, não têm outra finalidade que não seja a de servir o bem comum dentro de uma linha de rumo que está no espírito e na ética do trabalho jornalístico que nos impusemos. Sem atender a esforços nem a dispendios, temos colocado acima de tudo o interesse da comunidade que servimos e dos princípios que defendemos no melhor sentido da missão que se espera de um jornal com as responsabilidades de formação da opinião publica e a noção exacta das obrigações que tal orientação pressupõe. Deste modo, tendo em vista o problema dramático do transito, encarado a um nível nacional, e na certeza de que algo se impunha que se fizesse, lançamos mãos a esta jornada — a campanha sistemática contra o acidente de estrada e as suas causas.

Hoje toda a população portuguesa sabe o que representam estas campanhas, depois de termos alertado o País para o problema cruciante do tráfego rodoviário, através de um conjunto de realizações e iniciativas que encontraram a boa compreensão de todos e deram os seus frutos, comprovados pela evidência de uma consciencialização que provocamos nos mais diversos sectores da vida nacional. Para tanto contribuiram, enormemente, compreensivas e esforçadas colaborações, oficiais e privadas, coadjuvando a acção desenvolvida pelo nosso jornal e tornando possível chegar a conclusões exactas sobre o magno problema rodoviário, e a uma fase de maturação que permite tomar medidas atinentes a fazer baixar os índices de sinistralidade nas estradas e ruas do País. Fazer reduzir esses acidentes e estimular as forças válidas, individuais ou colectivas e estatais, de forma a conseguirem-se os objectivos que pretendemos, é a suprema finalidade destas campanhas, tanto mais oportunas e necessárias quanto é certo que o numero de acidentes, de mortos e de feridos em estrada, atingiu níveis assustadores, numa linha de evolução que avoluma a urgência de tudo se fazer na luta contra o desastre rodoviário.

E é com satisfação que verificamos que foi possível criar um movimento de interesse geral, que despertou as consciências para a gravidade da situação. Resultam, por isso, tão uteis como práticas estas campanhas, uma recompensa moral, que outra não pretendemos, para o nosso esforço bem seguido pelas entidades que têm colaborado nestas jornadas.

Por outro lado, em face do aumento crescente do parque automóvel nacional, mais urgentes e necessárias se tornam estas campanhas, que, depois de terem mentalizado o publico, requerem acção eficiente e legal das entidades responsáveis pelo tráfego. Verifica-se que áquele aumento tem correspondido um acréscimo proporcional de sinistralidade, embora haja, actualmente, mais condutores conscientes do que há anos. Factores de diversa ordem, que escapam ao ambito e á acção directa destas campanhas, deixam que o problema se agrave. Cada vez há mais veículos e condutores e os meios de circulação, de fiscalização e de «contrôle» legal do transito não têm acompanhado essa evolução. Inevitávelmente, ampliam-se as dimensões das consequências do desastre rodoviário.

Por motivos que temos concretizado, durante as campanhas, o automobilista português não medita, muitas vezes, nos resultados trágicos e irremediáveis do acidente, tanto para si próprio como para a sua família ou seu semelhante, já para não falar no que essas vidas ceifadas ou estropiadas representam de encargos para a sociedade, amputada e empobrecida de valores actuantes e preciosos.

Todos estes aspectos do problema rodoviário têm sido focados nas nossas campanhas, de forma a fazer-se um apêlo á consciência cívica, ao sentido de responsabilidade e á necessidade de uma mentalização coerente com as condições da vida moderna determinadas pelo ritmo de mecanização implícito no aumento de veículos para serviço dos indivíduos. Simplesmente, é preciso que os indivíduos se adaptem a esse tipo de existência, alertando-os e educando-os, a par da criação de obrigações e direitos bem definidos por normas que estejam actualizadas.

Tais problemas, aliás, são tão complexos como importantes para a vida dos povos civilizados, sendo genéricos a todos os países, embora com incidências variáveis. Se pensarmos que morrem todos os anos, cerca de 130 mil pessoas, em todo o Mundo, devido a acidentes de transito, não poderemos ter outra reacção que não seja a de lutar contra o flagelo, e não aceitá-lo como um determinismo da era da máquina. A experiência efectuada em diversos países vem provar que, na verdade, resultam as campanhas de luta contra o desastre, quando bem secundadas e assim o temos, também nós comprovado.

Mas, apesar de tudo, é ainda bastante elevado o índice de acidentes registado no País, e só deixará de crescer na altura em que sejam tomadas medidas atinentes e actualizada a legislação respectiva, depois de estudadas as causas e estruturado um plano que venha encontrar um ambiente propício e esclarecido. Neste aspecto as nossas campanhas têm resultado plenamente, como o provam o interesse suscitado no publico, os aplausos, apoios e numero de pessoas e entidades que nelas têm colaborado.

Este ano, a nossa Campanha de Segurança Rodoviária, além de várias iniciativas inéditas e outras que se repetiram por constituirem meios de base essenciais ao desenvolvimento de uma jornada deste tipo, rematou com um colóquio médico sobre acidentes de transito, que obteve grande êxito e abriu uma perspectiva nova ao problema da sinistralidade no tráfego e na condução. Dada a importancia das teses e o seu interesse, resolvemos editar este suplemento, que será mais uma valiosa achega ao assunto. E nunca será demais insistir...

Ainda agora nos chega ás mãos o Anuário Estatítstico de 1963, elaborado pela Direcção-Geral de Transportes Terrestres. Por ele se verifica que, no ano passado, se registaram 21 335 acidentes, dos quais resultaram 789 mortos e 18 081 feridos. As grandes vítimas continuam a ser os peões: 326 mortos e 7513 feridos. Seguem-se os condutores, com 177 mortos e 3573 casos de ferimentos graves.

Do total de acidentes, 9722 foram devidos a colisões de veículos em marcha, 1094 de colisão de veículos com obstáculos, 7365 atropelamentos e 3150 não designados. Também se verifica que o maior numero de mortos resultou de atropelamentos (320). Anotamos, ainda, que os 15 220 acidentes de que resultaram lesões corporais ocorreram: Janeiro, 1175; Fevereiro, 1027; Março, 1107; Abril, 1156; Maio, 1284; Junho, 1325; Julho, 1271; Agosto, 1398; Setembro, 1240; Outubro, 1436; Novembro, 1266, e Dezembro, 1535. Por dias da semana, estes acidentes tiveram a seguinte frequência: segunda-feira, 2101; terça-feira, 1990; quarta-feira, 1921; quinta-feira, 1891; sexta-feira, 1841; sábado, 2856, e domingo, 2620. Conclui-se que os meses de início e final de férias são os mais desastrosos, o mesmo se verificando quanto aos fins de semana.

Por outro lado, os autos levantados por transgressão ao Código de Estrada atingiram a cifra de 52 739: transito irregular de peões, 168; desobediência á sinalização, 15 366; encandeamento, 1612; excesso de velocidade, 4905; falta de iluminação, 4472; manobras imprudentes, 610; inversão irregular de sentido, 70; mudança irregular de direcção, 293; cruzamento irregular, 110; marcha atrás irregular, 83; distancia insuficiente entre veículos, 202; não cumprimento dos deveres para com os outros condutores, 2216; omissão de sinais, 715; estacionamento irregular, 2989; não observancia de prioridade, 481; transito fora de mão, 2639; ultrapassagens irregulares, 1118; uso de sinais acusticos estridentes, 834 e outras trangressões, 13 856.

Considerando ainda que estavam em circulação no continente 317 978 veículos ligeiros e pesados, 365 444 motociclos e 488 658 velocípedes, conclui-se, fácilmente, que o panorama do transito em Portugal exige uma acção urgente e eficiente, facto que nos leva a prosseguir no nosso propósito de luta contra o acidente e a dar todo o nosso entusiasmo a campanhas que possam contribuir para a solução do premente problema. É com esta finalidade que as promovemos e estamos certos de que este suplemento será util na medida em que poderá aproveitar-se o ensinamento dos ilustres cientistas e médicos, cujas teses publicamos a seguir.

Durante a cerimónia da entrega de diplomas e medalhas ao «Condutor Exemplar de 1964», efectuada no Estoril

O colóquio do Auto-Clube Médico sobre os acidentes do trânsito

integrado na campanha do «Diário de Lisboa»

Constituiu uma jornada de extraordinário interesse o colóquio que o Auto-Clube Médico Português promoveu, na Ordem dos Médicos, como valioso contributo para a Campanha de Segurança Rodoviária que o nosso jornal levou a efeito em todo o País. Esta reunião decorreu em alto nível e ficou a assinalar uma das

(Continua na página central)

Um aspecto da assistência ao colóquio na Ordem dos Médicos

BANCO DE ENSAIOS DA BP

—Uma excelente contribuição para a segurança pessoal do condutor, que se reflecte imediatamente nos aspectos gerais de segurança do trânsito

A Companhia Portuguesa dos Petróleos BP trouxe a Portugal, em Setembro do ano passado, o «Banco de Ensaios BP» que faz parte de uma frota de veículos idênticos que o Grupo BP tem a percorrer a Europa e que se detêm nas principais cidades dos vários países, desde a gelada Noruega á cálida Grécia.

O público segue, com curiosidade, um dos ensaios efectuados no banco da BP

O Banco de Ensaios BP é uma espécie de laboratório técnico itinerante ao serviço dos automobilistas e diagnostica as deficiências dos veículos, permitindo aos automobilistas um maior conhecimento do estado em que se encontra o seu carro.

Entre as verificações que este utilíssimo consultório técnico efectua contam-se:

— análise da instalação eléctrica e respectivos órgãos;

— avaliação do estado do motor e sua afinação;

— exame minucioso dos instrumentos de «contrôle».

O Banco de Ensaios BP presta assim uma excelente contribuição para a segurança do condutor, que se reflecte imediatamente nos aspectos gerais da segurança do transito.

Durante seis meses, o Banco de Ensaios BP percorreu as principais cidades portuguesas e, onde quer que chegasse, os automobilistas acorriam, conscientes das vantagens que lhes proporcionava um exame rigoroso do estado do carro. Por toda a parte teve de se montar um serviço de marcações e examinou-se um total de mais de 1.000 carros.

Entidades oficiais e muitas grandes empresas mandaram examinar os seus carros e, em Lisboa, dois grupos de alunos do Instituto Superior Técnico deslocaram-se ao parque Eduardo VII, em visita de estudo para assistirem ao funcionamento desse utilíssimo consultório técnico itinerante.

Infelizmente, compromissos internacionais, anteriormente assumidos, impediram o Banco de Ensaios BP de continuar no nosso País e de satisfazer os inumeros pedidos que constantemente chegavam á sede da Companhia mas a BP que sempre tem dedicado a melhor atenção aos problemas de segurança de transito está estudando a possibilidade de, num futuro próximo, trazer de novo a Portugal o Banco de Ensaios BP, dando mais uma vez uma real contribuição para uma maior segurança das nossas estradas.

Os operadores do Banco de Ensaios, em acção

Foi um êxito a apresentação do banco de ensaios BP na vila de Cascais

Encontro do psiquiatra com o automobilista

pelo PROF. BARAHONA FERNANDES

As perspectivas médicas do problema da prevenção dos acidentes rodoviários vão-se tornando cada vez mais amplas e complexas. Queríamos hoje propor que se estudem no âmbito, muito mais lato, daquilo que se deve chamar a *promoção da Saúde — da Saúde do automobilista* e *da Saúde rodoviária* em geral.

Da mesma forma que para outros âmbitos da Saúde humana, para além do tratamento e recuperação dos acidentados e da prevenção dos acidentes — fases essencialíssimas e ainda não plenamente realizadas da nossa acção —, tomam relevo progressivo as investigações e a campanha em prol da Saude do transito. Ocupar-nos-emos, apenas, da Saúde do *condutor*. Simplificando e tornando mais realista o conceito da Organização Mundial de Saude, aplicado ao caso particular — a saúde do automobilista seria não apenas a ausência de doença e de incapacidade para a condução, mas, muito principalmente, não diremos o «completo», mas o *suficiente* equilíbrio e harmonia da sua Pessoa, do ponto de vista físico, mental e social.

Quer dizer: não só as necessárias, a circulação, visão e audição, de que falarão os meus colegas. Não só a rigidez de outras funções organicas — em especial do sistema nervoso central, como se diz vulgarmente — «ter bons reflexos» — ou seja a pronta adequação dos mecanismos psicomotores ás variações do tráfego automobilístico correctamente percebidas e avaliadas pelo próprio, etc. O «dever ser», que é verdadeiramente a Saude, implica ainda muito mais: a regular e segura adaptação do indivíduo — do conjunto da sua personalidade — á situação peculiar do «conduzir» um automóvel nas ruas e nas estradas.

O homem actual, usufruindo — melhor ou pior — dos progressos da chamada civilização técnico-industrial (1), criou uma nova «forma de vida» — por vezes quase uma nova estrutura pessoal — ao «possuir» e ao «conduzir» o seu carro no formigueiro — agora já não simplesmente «humano» — neste acervo movediço e estonteante que é a circulação urbana e nas trajectórias marcadas e estreitamente condicionadas que são as auto-estradas, ou no imprevisto pleno de risco que são as estradas comuns. Criou-se, pois uma nova forma e uma nova situação do «complexo homem-máquina» que é o automóvel tripulado — nas suas relações com o ambiente, também muito distante da Natureza, que é o «espaço rodoviário».

Já hoje se estudam os problemas de Saude dos cosmonautas e ainda não sabemos resolver — embora cada vez se torne mais premente — esta «singela» questão da Saude física e mental dos «nautas das estradas» (em relação aos «escolhos» e «maus encontros», «à superfície do planeta».

Antes do psiquiatra, caberia a palavra ao *neurologista e ao psicotécnico*. A exigência do *exame funcional do sistema nervoso* (motilidade, sensibilidade, coordenação e equilíbrio) é evidentemente irrecusável, excluindo, desde logo, os enfermos cujos «deficits» os incapacitem para conduzir com segurança. Recordemos, no entanto, que do ponto de vista neurológico (bem como ortopédico) se torna hoje possível a recuperação de certos doentes estabilizados nas suas lesões — paralisias, anciloses e outras — com medidas especiais de correcção, aplicadas às pessoas e aos carros.

Alcançado o suficiente «contrôle» dos comandos do veículo, o problema está, sobretudo, na adaptação da personalidade e nas atitudes do «Eu» perante as dificuldades.

Não nos compete também falar da exigência dos exames psicotécnicos especiais — há muito adoptados entre nós (Instituto de Orientação Profissional), em especial para condutores de transportes colectivos e também para condutores com acidentes repetidos e certos casos de candidatos à condução (2).

Para além das provas clássicas (de cunho psicofísico): a medida do tempo de reacção de apreensão visual e auditiva, concentração e amplitude da atenção e capacidade de concentração, adaptabilidade e ajustamento psicomotor e tantas outras — apreciando aptidões inatas mais ou menos individualizáveis —, acentua-se modernamente a tendência para apreciar os *aspectos caracterológicos e culturais* — a análise global da personalidade, e consequente adopção de medidas psicopedagógicas na selecção, na formação e ensino dos condutores e em toda a organização do transito motorizado, inclusive da «polícia».

É este, aliás, o tema dominante da «sinfonia» actual de todos os problemas de Saude — a sua referência ao *Homem* — ao Homem integralmente concebido — como Ser biológico dotado de Mente e de Espírito — e situado no Mundo — no *Mundo físico* (no nosso caso, as ruas e as estradas, com todos os seus possíveis obstáculos, entre os quais os «outros carros»).

E' ainda no Mundo dos «outros» — as *relações interpessoais* — o encontro com os «outros automobilistas» que também circulam pelas mesmas rotas. No *Mundo sociocultural* — as normas de ética e de civismo, os costumes, a urbanidade (as «boas maneiras»), o respeito pela personalidade (corpórea e mental) dos outros que também manejam os seus carros e circulam na via publica. Tais preceitos vão muito além das necessárias regras de transito e posturas policiais. Constituem uma autêntica «ética rodoviária» que se torna mister aprender e realizar.

Por se tratar — para além de todas as técnicas especiais — de um tema que nos é caro, da Saude sociopsicológica do condutor, aceitamos gostosamente colaborar nesta util campanha do «Diário de Lisboa» e do Auto-Clube Médico, apesar de não termos experiência sistemática do assunto — para vos lembrar mais uma vez aquilo que afinal o bom-senso não deveria deixar de constantemente intuir e manter presente no espírito de todos. Dito de forma vernácula — o *bom tino*, o *siso* — de quem tem nas mãos o volante e o pé no acelerador, e sente multiplicada, em dezenas de cavalos, a sua potência de aceleração e se lança, cada vez mais veloz, pelo espaço, cada vez mais limitado, mais condicionado (mais «angustiado») das ruas e estradas, prenhes de «outros», porventura, também lançados em competição de potência e velocidade.

Destarte se «encontra» o psiquiatra, também condutor, com o automobilista. Não para o «tachar» de «louco», ao vê-lo conduzir perigosamente... Mas para o chamar ao bom-senso humano, para que conduza como deve viver, como se deve comportar — sábia e humanamente...

☆

Temos de ser breves, como cabe, aliás, ao tema. Breves, simples e esquemáticos; e, portanto, incompletos.

Para que a condução seja adequada ás circunstancias (á mecanica do carro, á velocidade, á rodovia, ao tráfico e aos outros...) é necessário que a *personalidade* (tomada como um «todo psicossomático») aja nas condições mínimas necessárias para a sua eficiência:

1) capacidade física geral (circulatória, muscular, etc.);

2) «contrôle» e coordenação dos mecanismos neurofisiológicos envolvidos nos actos de condução;

3) clareza da consciência e bom nível de vigilidade e tenacidade e amplitude da atenção;

4) estabilidade relativa do humor, das emoções e actividades impulsivas;

5) inteligência geral e suficiente grau de aprendizagem;

6) ajustamento do «Eu» á situação;

7) isto para não falar, por enquanto, de outras superestruturas da Pessoas — o Carácter e o Espírito pessoal — que dão o «tom» e o «estilo» do conduzir.

Todas as perturbações — por doença, anomalia ou reacção anormal — que alterem qualquer destes extractos fundamentais da Personalidade, podem ser origem de acidentes.

Exemplificando, pela mesma ordem, podemos diferenciar certos *tipos:*

1) doenças gerais debilitantes (com hipotensão, astenia, etc.);

2) intoxicações — como o álcool e acções medicamentosas, actuando sobre o sistema nervoso (neurolépticos, etc.);

3) todas as alterações de desvio e fraqueza da atenção e da vigilidade sensorial, até á sua ausência, (perda de consciência);

4) estados de depressão afectiva com inércia ou inibição motora;

5) debilidade mental e incapacidades parciais de apreensão sensorial ou de coordenação motora;

6) situações de exaltação do Eu ao sobrevalorizar as suas próprias capacidades de perícia e as possibilidades daquela espécie de *alter Ego* — que para certos indivíduos, é *o seu carro;*

7) no plano ético-caracterológico, por exemplo — a falta de escrupulos e de sentimentos de responsabilidade em transgredir as regras de transito e as atitudes erradas e incorrectas em relação aos outros condutores.

Na génese da insegurança e acidentes rodoviários, além dos factores técnicos (falha dos travões, da direcção, etc.); deficiências de sinalização, má estrada, etc.) e dos factores da organização (defeitos do regulamento de transito, etc.) tomam hoje grande relevo todos estes e muitos outros factores de ordem psicológica e sociocultural.

E' o chamado «factor humano» que os autores avaliam como responsável de cerca de 4/5 (entre 60 e 80 por cento) de todos os acidentes.

☆

Na impossibilidade de desenvolver o tema, focaremos apenas alguns problemas do foro neuropsiquiátrico:

Uma «ausência» epilética interrompe, eclipsa, durante brevíssimos segundos, o curso da consciência. A Pessoa deixa de estar «presente» — não pode responder ás variações da situação. O carro segue, por si, numa curva, ante um obstáculo... Risco total, portanto! Mais grave ainda, se se tratar de um ataque mais completo, um ictus, colapso ou perdas mais duradoiras da consciência.

Com os grandes acréscimos de aceleração e velocidade, a densidade do transito e as dificuldades da estrada, o perigo pode advir mesmo em formas frustes e incompletas desta perturbação — por uma simples baixa da vigilancia — a função psicofisiológica básica do estar vigil, quer dizer, acordado, atento e presente na actualidade de cada circunstancia.

PROF. BARAHONA FERNANDES

São as síncopes, as lipotimias, o entorpecimento e o pré-sono por fadiga, etc, até ás simples flutuações negativas da atenção — frouxidão, estreitamento, etc. — no *post-prandium*, pelo tédio ou pela dispersão e desvio por outros estímulos, pelo alheamento e «distracção», por concentração noutros temas...

A monotonia de uma rota leva a meditar ou a conversar, a ouvir mais atentamente a rádio. É perfeitamente possível, dentro de certos limites da margem de segurança, para velocidades baixas e médias. O «piloto» dos automatismos senso-motores, por muito «condicionado» que esteja e funcione a um bom nível de aprendizagem, pode alterar a sua eficiência «cibernética» por baixa da vigilidade — expressa na atenção e percepção dos estímulos exteriores (um carro que emerge de uma via lateral...) na resposta motora adequada (manejo do volante, do travão, das luzes e sinais...) (3)

A própria inatenção, peculiar a estes estados, torna impossível ou atrasa a sua consciencialização e as reacções defensivas. Daí o risco e dificuldades de autoprotecção e «contrôle», que deverá começar — como todos sabem mas esquecem — logo ao mínimo sinal de fadiga, de baixa da atenção — obrigando a uma paragem para repouso e avaliação das próprias possibilidades. O desvio da atenção «para dentro», por preocupações, mal-estar e angustia, torna-se especialmente perigoso. O afecto dominante nessas circunstancias e a inatenção ao exterior alteram as regulações aprendidas.

Por darem claro alarme psicológico e pronta noção da incapacidade e risco, não é necessário insistir nas alterações motoras ou sensoriais e outras perturbações, mais «periféricas» e «instrumentais» (dos membros, órgãos dos sentidos; por dores e outros sintomas viscerais) que podem sobrevir ocasionalmente durante a condução. Sómente circunstancias excepcionais justificam que se continue a conduzir em estado de doença ou mal-estar manifestos. O brio, a vaidade ou espírito de sacrifício devem dar o lugar á prudência e prevenção da Saude — em todos os sentidos.

☆

Do ponto de vista clínico, o médico e higienista do tráfico tem de enfrentar principalmente os problemas da *epilepsia* e da *fadiga*. E ainda mais do *alcoolismo* e outras *intoxicações*. Outros tantos capítulos de um curso sobre a matéria.

Segundo certos autores (Steinwell) os acidentes por epilepsia seriam menos frequentes do que se pode esperar, em face de certos casos graves e espectaculares, de todos conhecidos (perda de direcção durante uma crise de um condutor de autocarro...). Para outros (Hormin) há uma diferença estatísticamente significante em relação aos acidentes dos não epilépticos (42,6 e 30,6 por cento, respectivamente).

O maior risco está nos casos latentes e desconhecidos e nos doentes que ocultam o seu mal com receio de perder o emprego (atenção aos condutores de transportes colectivos!), ou por se crerem diminuídos ao perder a carta de condução — tomada tantas vezes como certificado de maioridade, quando não de omnipotência viril.

Muitos países, como a Suíça, os Estados Unidos da América e os Estados escandinavos, exigem, pelo menos, dois anos de ausência de sintomas epilépticos, e normalização do electroencefalograma, mesmo sob medicação anticomicial, para a concessão (ainda condicional!) da carta de condução.

Casos análogos se passam com os «ataques sincopais», as crises tetânicas, a narcolepsia, etc. Nas doenças cerebrais orgânicas (antigos traumatizados, arteriosclerose, e atrofias cerebrais, senis, etc.) é necessário atender á evolução e possibilidades de compensação, em geral precárias. Noutras doenças do sistema nervoso, como a poliomielite e paralisias periféricas há, como vimos, mais latas possibilidades de reabilitação. Em afecções com recaídas e surtos, como a esclerose em placas, o risco é considerável.

O diagnóstico de epilepsia e outras doenças levanta difíceis *problemas deontológicos* ao médico não funcionário.

Qualquer ruptura do segredo profissional, aliás não legalizada, pode vir a alterar as relações médico-doente — essenciais ao acto médico. Deve-se conceder porém, com Ehrardt e Villiger que há circunstancias que levantam na consciência ética do médico o difícil dilema: violar o sigilo médico, ou deixar de evitar uma catástrofe? Recordem-se os casos deste tipo — não teóricos — de doentes maquinistas de comboios, condutores de autocarro e condutores de si próprio e das famílias e dos amigos...

A melhor solução está em aconselhar o próprio enfermo a consciencializar a situação e abster-se do risco de conduzir, mudando mesmo de profissão. As relações de confiança no médico («transferência positiva») são neste caso essenciais. Sob vigilancia clínica e laboratorial (electroencefalográfica) pode-se ousar, em certos casos de epilepsia, a concessão apenas «condicional» de carta, a retirar se sobrevier agravamento. Em casos benignos, com probabilidade imprevisível de risco, aconselha-se certa longanimidade.

— Como se a vida dos mais sãos não estivesse também sujeita a tantos imprevistos... Não é possível eliminar da rodovia todos os doentes. A Higiene da rodovia está muito mais, como veremos, na educação, na formação de hábitos adequados...

☆

A *fadiga* é outro capítulo fundamental.

Além das causas de ordem médica geral (convalescentes, diabéticos, cardíacos, anémicos, etc.) recordemos, apenas, os asténicos constitucionais, os lábeis vegetativos, os esgotados pelo esforço, a privação do sono, a hipoalimentação, a hipoglicémia pré-prandial, e também por motivos psicogéneos, a considerar adiante.

Assim como sucede com a atenção, também a vitalidade e a resistência ao esforço têm oscilações periódicas. Embora o dispêndio de energia seja escasso, a fadiga pode ser considerável em situações de *stress* (longas viagens nocturnas em tensão psicológica, choques emocionais, etc.).

Notemos que os factores de astenia e hipovigilidade e hipoprosexia (baixa de atenção) se combinam com frequência, baixando a *eficiência humana* abaixo do *limiar de segurança*.

Há aliás *limites* para todas as actividades humanas, tanto mais quanto mais as circunstancias se tornam estranhas ao viver «natural», como a das altas velocidades e todas as peripécias do transito automobilístico.

Os *diferentes indivíduos* têm, também, muito diferentes capacidades de aprendizagem e diferentes curvas de reacção, no curso do tempo, aos estímulos imprevistos...

E como muitos homens se não conhecem a fundo, o melhor é a *prudência* que as nossas imperfeições obriga a forçar, pelas medidas cominatórias das *leis do transito* (limitação obrigatória de velocidade, das ultrapassagens, etc.).

☆

Num país vinícola e vitícola, como o nosso, não poderíamos deixar de dizer uma palavra sobre a importancia crucial do *álcool* neste problema.

O álcool, mesmo em pequenas doses, aumenta o «tempo de reacção», altera o limiar da percepção, prejudica a avaliação das situações, desinibindo impulsos irreflectidos.

A bebida torna o condutor menos cauteloso, perdendo-se aquela sadia atitude de *previsão das emergências* que é o timbre da conduta inteligente e sensata. Pelo contrário, a falsa noção das próprias possibilidades impele a ousadias extremamente perigosas — como abundam os exemplos.

O risco é tanto maior quanto menos equilibrada for a Personalidade do embriagado.

O tema tem sido objecto de grandes preocupações e estudos, em especial nos países anglo-saxónicos e nórdicos.

Ariola diz que os acidentes de transito são numéricamente mais frequentes na embriaguez do que no alcoolismo. E', no entanto, provável que os alcoólicos contribuam proporcionalmente mais para eles do que os outros bebedores (Popham).

Carecemos de estudos estatísticos exactos para avaliar a influência do álcool nos acidentes rodoviários em Portugal.

E' claro que na *toxifilia alcoólica* (apetências viciosas para beber) e nas *alterações de carácter e psicoses dos alcoólicos* se deve proibir a condução. O mau hábito festivo de beber em excesso aconselha a maior cautela.

Não é possível discutir aqui o problema médico-legal da embriaguez do condutor e da sua responsabilidade, nem o valor prático da colheita de sangue para doseamento do álcool dos suspeitos de embriaguez pelo seu comportamento.

Os autores alemães (Forster, Plankert e Nierchke) consideram que uma percentagem de 0,8 por mil de alcoolémia (nos Estados Unidos da América e países escandinavos de 0,5 por cento) ultrapassa a margem de segurança. Recomenda-se a prova de «Alco» (Drager-Werker, Dusseldorf) baseada num método calorimétrico (o ar expirado pelo suspeito faz virar para verde uma massa amarela contida num tubo de vidro ligado a um balão). A prova negativa dispensaria a tomada de sangue, a qual se rodeia, nas circunstancias, de sérias dificuldades, para ser feita por pessoal competente.

Do ponto de vista profiláctico, recomenda-se com persistência a *sobriedade* — pelo menos 1 1/2 hora antes de começar a guiar. Não se deve, porém, confiar nesse prazo, visto que o clássico sono reparador de uma embriaguez nem sempre basta para retomar o pleno equilíbrio da condução (retenção gástrica do álcool, etc.).

☆

Além do álcool, tomam os medicamentos importancia crescente no problema.

Todos os *vícios tóxicos* (inclusive por hipnóticos e tranquilizantes) obrigam necessáriamente á suspensão da carta. O uso, mesmo moderado, de muitos fármacos obriga também a sérias cautelas. Pense-se apenas nos modernos *neurolépticos*, antidepressivos, ansiolíticos, ataráxicos e nos clássicos sedativos. Logo que apareceram os anti-histamínicos se observou o ris-

(Continua na última página deste suplemento)

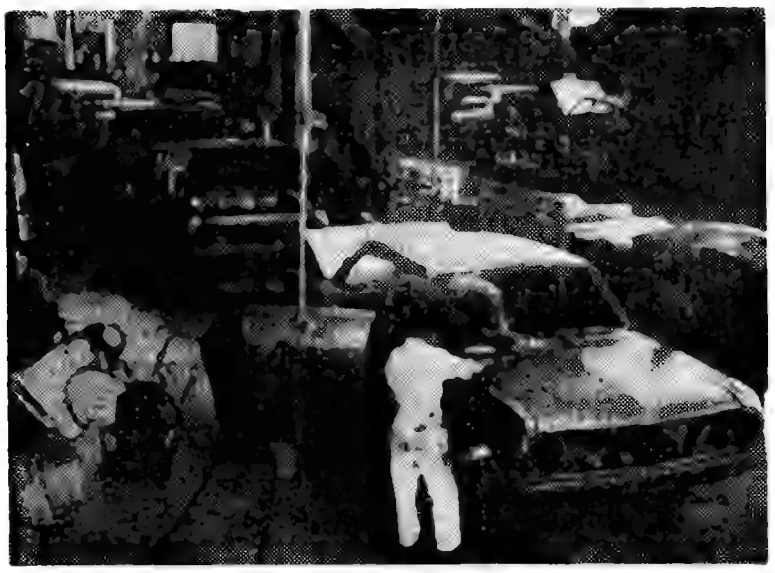
A LINHA DE MONTAGEM DA GENERAL MOTORS

(LOCALIZADA NA AZAMBUJA)

DEVE PRODUZIR ESTE ANO 6000 UNIDADES

Um aspecto das amplas instalações fabris

Toda a unidade industrial tem necessidade absoluta de elaborar um programa de segurança no trabalho, pois o problema de produção de uma empresa está ligado, de uma maneira geral, á mão-de-obra; quer isto dizer que, se falharem as unidades de trabalho, o índice de produção fatalmente diminuirá. Dia a dia a industrialização vai estendendo os seus tentáculos, trazendo consigo maquinaria e aparelhagem cada vez mais especializada e complexa.



Os operários trabalham sem parar na montagem de vários modelos

A fim de fazer face a estas inovações nos métodos de trabalho, é necessário antes de mais ensinar o pessoal a manejar — *com toda a segurança* — a maquinaria com que irá lidar.

Numa fábrica de veículos automóveis, onde a variedade e complexidade da aparelhagem utilizada é enorme, este problema de segurança reveste-se de uma importancia vital e premente.

A General Motors de Portugal, atenta a todos os problemas inerentes á protecção dos seus empregados, está fazendo todo o possível para que o seu actual programa de segurança no trabalho seja um êxito completo.

Para se fazer uma ideia da complexidade do assunto vamos descrever uma visita á fábrica de montagem da GM na Azambuja, o que permitirá apreciar melhor os intrincados problemas que a montagem de veículos envolve.

As peças ou componentes que irão eventualmente formar um automóvel ou camião são recebidos em caixotes vindos de Inglaterra ou da Alemanha e transportados por estrada, do porto de Lisboa para a fábrica.

Como pequeno esclarecimento, diremos que 14 caixotes de material dão para construir 12 camiões «Bedford» ocupando apenas uma área de 50,9 m3; se os mesmos 12 camiões viessem já montados, ocupariam uma área de 396,2 m3!

Após a sua descarga são abertos, conferido o conteudo e as peças enviadas para as diversas secções da fábrica.

A título de curiosidade esclarece-se que um «Opel Rekord» ou um «Vauxhall Victor» é constituído por mais de 5.000 peças separadas, tornando-se portanto indispensável um equipamento mais complexo que o necessário para a montagem da cabine de um camião se bem que o processo de montagem seja muito semelhante.

Num camião, a cabina possui 288 peças que necessitam de ser soldadas. Estas peças são unidas com o auxílio de complicados utensílios denominados «jigs» ou «mestras» que as fixam rigorosamente até serem ligadas por pontos de soldadura eléctrica — sistema extremamente rápido e eficiente; durante esta operação, os vãos para janelas e portas são verificados rigorosamente por meio de aparelhagem adequada. Seguindo a sequência dos trabalhos até á conclusão do veículo, passa-se em seguida a observar o processo de limpeza da chapa, feita com escovas de aço e passagem á lixa das carcaças já formadas, e á soldadura oxiacetilínica das juntas. Em seguida procede-se á montagem dos guarda-lamas, portas, «capôt», etc. Vários inspectores vão verificando as diversas fases a fim de se certificarem que os acabamentos estão de acordo com o elevado nível requerido pela GM para os seus produtos.

Ainda antes da aplicação da tinta, o conjunto metálico ou carcaça é devidamente desengordurado por meio de uma aplicação de ácido fosfórico diluído, e uma lavagem com água quente, passando então a uma estufa de secagem para que toda a humidade desapareça totalmente.

No decurso de cada fase de montagem de qualquer tipo de veículo, é efectuada uma inspecção completa.

À saída desta estufa, procede-se á aplicação de vedante nas juntas.

A cabina ou carcaça está agora apta a receber o primário, e para esse efeito segue para a primeira camara de pintura. Depois disso passa a outra estufa de secagem onde o primário é «cozido» a 150° C durante 30 minutos, para em seguida ser submetida a nova passagem á lixa e banho de água; então é que a superfície estará em condições de receber a primeira demão de tinta, mas só depois de ter passado por outra estufa de secagem.

Antes da segunda demão há mais uma passagem por um forno que seca e dá á tinta a dureza necessária, voltando a passar num segundo forno de onde sai finalmente para a secção de estofador e guarnições.

Até agora analisámos a fabricação completa da cabina de um camião ou a carcaça de um automóvel. A fase que se segue, embora pareça, descritivamente, menos complicada, é de grande importancia e responsabilidade. Os «chassis» dos camiões são rebitados por meio de uma máquina que comprime a frio os rebites como se estes fossem de manteiga, á pressão de 35 toneladas por polegada quadrada. Depois de se colocarem os eixos, molas e travões, o conjunto segue na cadeia de montagem, espécie de tapete rolante, que se desloca lentamente enquanto são montados o motor e a cabina, elementos que são deslocados e suspensos por um guindaste aéreo, o que facilita a sua colocação no ponto desejado.

Por fim, os camiões ou automóveis saem já a rodar para a secção final, onde o motor é afinado, as luzes reguladas e cada parafuso e porca verificados.

Após a inspecção final, cada veículo é conduzido á pista de ensaio — que tem 1 km de extensão e onde se encontram práticamente todos os tipos de piso existentes em Portugal — sendo então sujeito a uma prova rigorosa para se verificar o seu comportamento sob condições de funcionamento normais.

A capacidade de produção anual da fábrica, que era de 4.000 automóveis de passageiros e 1.000 camiões, deve no entanto exceder já este ano as 6.000 unidades.

O ritmo e perfeição alcançados na montagem de automóveis pelos nossos operários é de facto louvável, igualando ou mesmo superando colegas seus em outras fábricas de automóveis da Europa. Esta é a opinião expressa por técnicos que têm visitado a fábrica e conduzido automóveis montados pela GM de Portugal.

Junto das amplas instalações alinham-se as unidades recém-montadas

AFECÇÕES CARDÍACAS E ACIDENTES DE AUTOMÓVEL

pelo DR. ALFREDO FRANCO

No estudo das relações entre cardiopatias e acidentes de viação, são essencialmente dois os aspectos a focar. Podemos traduzir o primeiro numa interrogação: sendo tão frequentes os casos de morte subita por doença cardíaca, poderá um desastre de automóvel dever-se ao facto de o condutor ter sido vítima de morte subita ao volante? Quanto ao segundo ponto, trata-se de conhecer os riscos a que os cardíacos estão sujeitos, e que, podendo surgir em transito, dêem causa a acidentes. Isto é, terá de discutir-se em que medida o portador de uma cardiopatia está ameaçado de complicações que, privando-o das suas faculdades por perda subita de conhecimento ou tornando o seu coração incapaz de satisfazer as necessidades circulatórias mínimas dos órgãos vitais, representem perigo ou razão possível de acidente. Levanta-se, como corolário, a questão de saber se deve conceder-se carta de condução a um cardíaco.

O assunto complica-se se nos lembrarmos que algumas das mortes subitas de causa cardíaca surgem sem que préviamente tenha havido sinais ou sintomas de qualquer sofrimento. Naturalmente, esses casos entram no domínio dos imponderáveis e, portanto, se o exame físico e mesmo as observações de laboratório forem negativas, pouco poderemos adiantar no sentido da prevenção. Contudo, mesmo na grande maioria dos casos em que se diz não ter havido queixas anteriores, o habitual é o indivíduo ter desprezado ou não ter dado a importancia devida a sintomas que, bem procurados, se verifica terem existido. Trata-se, por vezes, de dor no peito ou no ombro, que pouco incomodou, de ligeiro desfalecimento, de manifestações digestivas vagas, etc., sintomas estes que, por terem sido de curta duração, não obrigaram a consultar o médico. Ora se nem sempre, de facto, as insuficiências coronárias revestem carácter ruidoso, a verdade é que uma observação a tempo revelaria, na generalidade dos casos, compromisso da irrigação miocardica que teria levado a adoptar, naturalmente, as necessárias precauções.

Diferente é o caso do indivíduo que apresenta sinais de doença valvular, miocardica, vascular, etc. Quer dizer, trata-se de facto de dois aspectos: por um lado, a morte subita, podendo surgir em indivíduo aparentemente são; por outro, a morte subita ou a predisposição para complicações graves no cardíaco reconhecido. No 1.º caso, se não houve ou não se avaliaram devidamente sinais ou sintomas de doença cardiovascular, é difícil prevenir. No 2.º, há que saber se o cardíaco está inferiorizado para a condução, não se lha devendo, portanto, autorizar.

Morte súbita

O ataque cardíaco fatal, subito, inesperado, pode surgir em repouso ou em actividade. Parece, portanto, nada impedir que sobrevenha ao volante de um automóvel. O que, por vezes, se pode tornar difícil, embora os médicos legistas tenham em geral meios de esclarecer o problema, é avaliar, num indivíduo que se retira do meio de um feixe de ferros torcidos e de uma amálgama de destroços, com traumatismos multiplos e graves, a responsabilidade que o coração possa ter tido no desastre.

Numa estatística de Master, verifica-se que na altura do acidente fatal o indivíduo se encontrava nas seguintes circunstancias, relativamente á actividade:

A dormir	**12,6%**	**de casos**	
Em repouso:			
deitado	**3,7%**	»	»
sentado	**3,3%**	»	»
Actividade ligeira	**36,9%**	»	»
A passear	**12,1%**	»	»
Actividade moderada ..	**4,0%**	»	»
A trabalhar:			
actividade ligeira ...	**9,3%**	»	»
» **moderada**	**9,1%**	»	»
» **marcada**..	**6,8%**	»	»

A maior percentagem ocorreu, pois, enquanto se exercia uma actividade ligeira. Só em menos de 9 % a actividade desenvolvida fora marcada, incluindo-se nesta o pegar ou transportar objectos pesados, correr, etc. A condução de automóvel considera-a o autor actividade moderada. Dos casos referidos nesta estatística, só em 14,7 % se tinha registado sintomatologia anterior, como dores no peito ou canseira. Em 187 casos de morte subita por aterosclerose coronária que estudámos em Lisboa, verificámos que 72 (38 %) tinham surgido na rua, ou melhor, fora da residência. Em relação a este facto, as percentagens são muito diferentes nos dois sexos, tendo nós encontrado os seguintes valores:

Sexo	*N.º de casos*	*Na rua*	*%*
M.	*110*	*59*	*53,6*
F.	*77*	*13*	*16,8*

A morte subita é, portanto, mais frequente na rua, no homem do que na mulher, e pode surgir nas circunstancias mais variadas. E ao volante? Não são raridade os casos em que se encontra um carro, desviado para a berma da estrada e o condutor morto, lá dentro, vítima de acidente subito e fatal. O facto leva-nos a concluir que o indivíduo se sentiu mal, teve a consciência de que lhe era penoso continuar a conduzir e, por isso, desviou o carro para local onde não estorvasse o transito, tomando até a precaução de desligar o motor. É provável que, na maioria dos casos de ataque cardíaco fatal, o indivíduo tenha, de facto, tempo e lucidez suficientes para tomar estas precauções. Não temos, porém, possibilidades de saber se, em circunstancias idênticas, todo o condutor se comporta da mesma maneira. Naturalmente, tudo dependerá do grau de mal-estar experimentado e, ainda, da capacidade de juizo crítico do indivíduo.

Em geral, há um intervalo de maior ou menor duração entre o momento em que o indivíduo começou a sentir-se mal e aquele em que surge a morte. Pelo menos, na maioria dos casos, decorre certo tempo entre o início e o fim do acidente, dando possibilidade ao doente de tomar certas cautelas. Mas nada nos diz que outra hipótese se não verifique, isto é, de o condutor se sentir mal e, ou por não ter tido tempo ou por não ter avaliado devidamente a gravidade do caso, não tomar quaisquer precauções, acabando o carro por ficar sem «contrôle».

Nos casos desta rubrica, que são imprevisíveis por ausência de sintomalogia anterior, pouco poderemos fazer no sentido da profilaxia. Diferentes, porém, são aqueles outros em que o indivíduo já apresentava, por exemplo, manifestações de insuficiência coronária. Nesta ultima hipótese, caímos já, porém, na rubrica seguinte, na qual se incluem os indivíduos que apresentam sinais ou sintomas de lesão cardiovascular. Nestas condições, podem tomar-se algumas medidas de precaução, avultando entre elas a de recusar a concessão ou renovação da licença de conduzir.

Cardiopatias

Deve dizer-se que a morte subita não é fenómeno terminal que se encontre como regra no portador de insuficiência cardíaca crónica. De facto, a cardiopatia evolui, em geral, progressivamente, alternando os períodos de descompensação com os de compensação, embora estes se consigam manter, hoje em dia, durante largo espaço de tempo, graças ao avanço dos conhecimentos fisiopatológicos, a métodos de diagnóstico mais perfeitos e a meios terapêuticos mais eficazes e mais inócuos. Nos casos descompensados ou de compensação precária, o doente sente-se mais ou menos incapaz de qualquer actividade e, implicitamente, de conduzir. Esses não são, pois, casos que ofereçam dificuldades diagnósticas e, portanto, de prevenção. Mais difíceis, para o nosso objectivo, são aqueles outros em que o doente é portador de cardiopatia de características diferentes, como, por exemplo, a aterosclerose coronária, ou outras susceptíveis de levar a acidentes sincopais ou complicações graves, sem as características da insuficiência cardíaca crónica.

A síncope provém de uma deficiente irrigação dos centros nervosos superiores e resulta em geral de uma queda muito acentuada da tensão sanguínea, ou de uma inibição ou bradicardia grave. Pomos de lado as diferentes variedades de síncope para nos ocuparmos apenas da síncope cardíaca, que se caracteriza por perda subita da consciência e resulta da isquemia cerebral causada por assistolia ou fibrilação ventricular.

A quebra do débito resultante de alterações organicas ou funcionais que se processam no próprio coração, constitui a essência da síncope cardíaca. Os mecanismos responsáveis caem geralmente numa das seguintes rubricas, enunciadas por Friedberg: a) bloqueio cardíaco ou fibrilação ventricular, com sindroma de Adams-Stokes; b) alteração da formação do impulso ou ritmos ectopicos, como a inibição ou o bloqueio sino-atrial, taquicardia paroxistica ou fibrilação auricular; c) extra-sistolia frequente; d) estenose aórtica calcificada; e) trombose valvular obstrutiva e tumor pedunculado da aurícula esquerda. Podem acrescentar-se, mas mais raras, a síncope sobrevinda no início de um enfarte do miocardio, a

DR. ALFREDO FRANCO

da embolia pulmonar e a de alguns casos de cardiopatia congénita.

Woodward aponta como situações cardiovasculares comportando perigo para a condução automóvel as seguintes: a) hipertensão essencial do IV grau; b) hipersensibilidade do seio carotideo; c) defeitos visuais e dos musculos oculares; d) período pós-trombose coronária; e) estenose aórtica; e f) angina do peito grave.

Encaremos alguns aspectos.

As taquicardias paroxisticas supraventriculares, a fibrilação e o «flutter» podem, de facto, impedir a condução automóvel. Sobretudo nas formas associadas ás cardiopatias, uma crise de taquicardia paroxistica pode desencadear situações graves, incluindo a síndroma de Adams-Stokes. A nossa orientação, no que se refere á condução, será essencialmente determinada pela natureza da cardiopatia concomitante. A fibrilação auricular significa, em regra, cardiopatia grave e entre os acidentes agudos de que pode acompanhar-se citaremos a síncope e sobretudo, dado que a trombose auricular é satélite habitual, fenómenos embólicos, de localização cerebral frequente. A morte subita nos portadores de fibrilação auricular anda á volta de 4 %. Também no «flutter» podem sobrevir fenómenos embólicos, havendo, portanto, que considerar, nestas formas de arritmia, os inconvenientes que poderão resultar da licença de conduzir.

A taquicardia ventricular acompanha em geral cardiopatias graves, sobretudo coronárias, que comandam o prognóstico e obstam a que se conceda autorização para conduzir automóvel.

O enfarte do miocárdio

O enfarte do miocardio é outra afecção a considerar e, dada a sua frequência, exige avaliação cuidadosa e individual. O próprio enfarte em evolução pode, ás vezes, constituir, sob o aspecto que nos interessa, um problema. Na verdade, quando a manifestação inicial do enfarte reveste as características dramáticas que lhe são próprias, o indivíduo fica impedido de qualquer actividade e, portanto, de conduzir. Outras vezes, porém, as manifestações iniciais são ligeiras e vagas, como perturbações digestivas, mal-estar, etc. Se estas manifestações não se agravam e a recuperação é rápida, o enfarte pode até evoluir sem que o doente, não se apercebendo do que se passa, interrompa a sua actividade habitual. Mas não são, na verdade, as formas evolutivas, que na imensa maioria dos casos obrigam o doente a guardar o leito, que oferecem dificuldades. Mais difícil de resolver é a orientação a seguir posteriormente. Woodward fala apenas do período pós-trombose, em que não deverá permitir-se a condução. O enfarte é sempre, práticamente, manifestação de aterosclerose coronária e já vimos o que tal processo vascular pode representar. Mas enfarte não significa, de facto, inibição das actividades nem implica invalidez.

A grande maioria desses doentes fica perfeitamente capaz, decorrido tempo que, mesmo nos casos mais favoráveis, se cifra em alguns meses, de continuar nas suas ocupações. Ao doente, porém, que sofreu mais de um enfarte não deverá permitir-se a condução. O mesmo critério deve adoptar-se nos casos em que ficaram, como sequelas, manifestações de insuficiência cardíaca ou uma síndroma anginosa. Naqueles outros que evoluiram favorávelmente, de lesão não extensa, que não deixou consequências, o médico decidirá, quanto á condução, visto que em todos estes casos de aterosclerose coronária há que atender igualmente aos efeitos que o «stress», representado pela condução de um automóvel, pode exercer sobre o coração. Todos os estados emocionais — e hoje em dia guiar um automóvel representa uma situação emocional quase permanente — determinam modificações da hemodinamica, com aumento da tensão arterial, maior frequência do pulso, elevação do consumo de oxigénio pelo miocardio, alterações do ritmo, perturbações da irrigação coronária, modificações do electrocardiograma, etc. Portanto, há que ter em conta não só a doença em si, mas ainda os reflexos que a condução pode ter sobre as lesões já existentes. É o conjunto de todos estes factores, é a avaliação conveniente de todos estes elementos que deverá ditar a conduta do médico que tem de autorizar ou recusar a licença de condução.

Uma outra situação em que frequentemente sobrevêm perdas de consciência é representada pelo bloqueio cardíaco. São as doenças das coronárias ou, de forma mais rigorosa, as suas lesões de aterosclerose, que mais vezes condicionam o estabelecimento de um bloqueio. Pode, de facto, surgir noutras condições, como na cardiopatia hipertensiva, nas valvulopatias reumatismais, nalguns processos infecciosos e, até, em situações extracardíacas. Todas estas, porém, são raridades perante a causa mais comum: a aterosclerose coronária. No bloqueio podem sobrevir manifestações cuja gama vai desde a vertigem passageira até á morte, passando pela perda de consciência, convulsões, etc. Desta forma, há que julgar devidamente os candidatos e condutores de automóveis que sofram de bloqueio, devendo ser-lhes vedada a condução, sobretudo nos casos do II e III graus, não esquecendo que, em certos casos, pode assistir-se á passagem directa do ritmo sinusal normal para o bloqueio do III grau, com inibição ventricular na fase de transição. Estas são, porém, situações raras e imprevisíveis.

Problema difícil

Passámos em rápida revista uma série de afecções cardíacas em cuja evolução podem surgir estados sincopais, situações embólicas, morte subita mesmo. Sendo assim, não parece legitimo permitir, aos que sabemos mais predispostos, pela natureza da doença, a essas graves complicações, a condução de automóvel.

A percentagem em que as doenças cardíacas entram na causa dos acidentes de viação é difícil de avaliar. Poucos são os trabalhos dedicados ao assunto. Num estudo levado a efeito nos Estados Unidos, reuniram-se 81 observações de morte subita em condutores. Na maioria dos casos, foi o coração a causa dessa morte subita. Mais de metade dos condutores pararam o veículo, naturalmente após o início da doença e antes do seu desenlace fatal. Evitaram-se, assim, as consequências graves que resultariam se esta precaução não pudesse ter sido tomada a tempo. Embora podendo desempenhar certo papel nos desastres de viação, devemos dizer que, alertado pelo médico, o cardíaco evita em geral as situações que representam perigo e, portanto, a condução. Por isso mesmo, as doenças do coração não contribuem com taxas elevadas para o numero de acidentes que todos os dias se verificam.

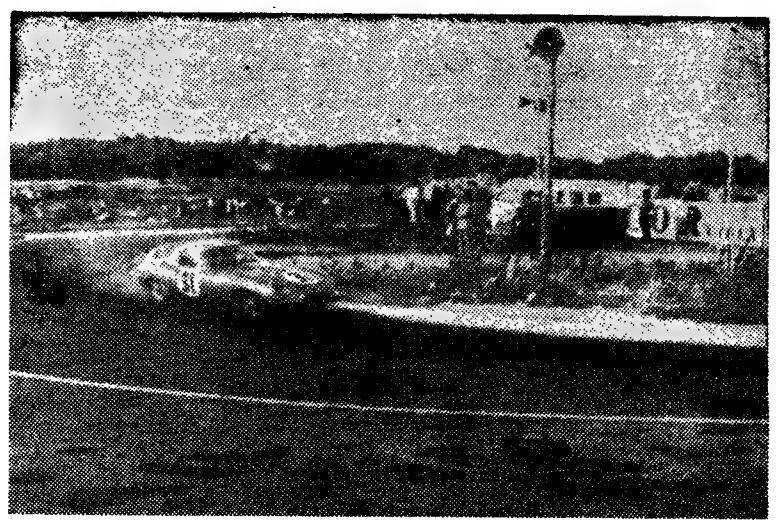
O tráfego automóvel constitui hoje um dos maiores e mais difíceis problemas que a humanidade enfrenta. A medida que as dimensões da terra se reduzem em relação ás velocidades que a técnica permite, o homem tem a ansia, mais do que a necessidade, de se deslocar de modo cada vez mais rápido. Caminha-se mais depressa. Mas o preço que se paga é demasiadamente elevado. Não vamos citar cifras, mas porque o problema entre nós se reveste de tanta ou mais acuidade do que lá fora, o Serviço do Internato dos Hospitais Civis de Lisboa promoveu há 2 anos um curso de grande amplitude sobre o tratamento dos politraumatizados.

A técnica da construção automóvel tem procurado obviar aos perigos, a um tempo alarmantes e alucinantes, que são de todas as horas. Melhoram-se as condições de construção das rodovias. Impõe-se mais ordem ao transito. Aumentam-se as condições de segurança dos veículos, através de melhores travões, melhores pneus, maiores facilidades de manobra, etc. Mas também é verdade que se fabricam máquinas cada vez mais potentes, a velocidade que se atinge é cada vez maior. Apesar disso, o grande responsável é o factor humano, o mais difícil de dominar. Dentro do seu sector, a medicina vai apontando os estados patológicos incompatíveis com uma condução segura. Mas não são, de facto, as situações de doença que mais contribuem para os acidentes. É outro o elemento responsável — tão imprevisível como ameaçador. Os psiquiatras, os psicólogos, a psicotecnia procuram reduzir o mal. No estudo do comportamento humano terá de atender-se á inteligência, á educação, á emoção. (Hans Reichel afirma que os criminosos que possuem carta de condução transgridem, em percentagem muito mais elevada, as regras do transito do que os não criminosos). Não vemos a todo o momento a inconsciência, a falta de civismo e a leviandade a iludir as responsabilidades de conduzir uma máquina, que pode num instante deixar de estar ao serviço do homem para se transformar em máquina de morte?

Não vemos que, para ir melo metro á frente, se fazem as mais arriscadas manobras de ultrapassagem, pondo em risco a segurança própria e a alheia? Não vemos constantemente o desafio ás leis da física, como diz Vey, disputando o espaço ocupado pelo automóvel que vai á frente, quando se sabe que dois objectos não podem ocupar simultaneamente esse mesmo espaço? Que factor transforma o espírito humano, que elemento o impele ao esquecimento do sentido das responsabilidades, arriscando inglòriamente a sua vida e a do seu semelhante? Mistério. Os mistérios da alma humana, que fizeram dizer a David Sarnoff, por ocasião da obtenção da electricidade a partir da energia atómica, que «o homem é ainda o maior milagre e o maior problema deste mundo».

Em ALCOBAÇA é nosso agente distribuidor a firma JOSÉ NARCISO DA COSTA, SUC., Praça dr. Oliveira Salazar, 54.

No comando do progresso a Sacor lançou no mercado o excelente óleo Molygrafite



Luiz Fernandes no 1.º Circuito de Cascais

De há muito as propriedades lubrificantes de certos produtos sólidos são utilizadas quando os lubrificantes convencionais não resultavam.

Depois do enxofre, a grafite foi largamente empregue, nos anos anteriores á ultima guerra, na resolução de problemas difíceis de lubrificação. E, em 1950, surgiu, espectacularmente, o bissulfureto de molibdénio.

Não se passa uma semana sem que uma ou outra revista especializada, no mundo, não escolha o tema «bissulfureto de molibdénio», debruçando-se sobre as propriedades físicas, químicas, mecanicas, eléctricas, etc. deste superlubrificante.

Solucionados os problemas vários da incorporação perfeita dos lubrificantes sólidos nos óleos minerais, surgiram produtos apresentando as excepcionais vantagens que os primeiros lhes conferem e que os técnicos de todo o mundo já consagram.

A *Cidla* orgulha-se de apresentar, sob a marca *Sacor*, a sua *Série Molygrafite*, constituída pelos *unicos* óleos do Ramo Automóvel, *prontos a utilizar*, com lubrificantes sólidos incorporados.

Assim:

★ — Para *motores a 4 tempos, a gasolina*, SACOR MOLYGRAFITE,

★ — Para *motores a 4 tempos, diesel*, o SACOR GRAFITE S.

★ — Para *motores a 2 tempos* o SACOR MULTISPORT,

★ — Para *caixas de velocidades e diferenciais* (ou quaisquer outras engrenagens fechadas em banho de óleo) SACOR G-mo,

As vantagens do SACOR MOLYGRAFITE

O *Sacor Molygrafite* é o resultado de anos de estudos e pesquisas, visando a obtenção de incorporação de lubrificantes sólidos nos óleos clássicos para motores a gasolina. Através dele, a grafite e o bissulfureto de molibdénio — combinação feliz e eficiente — são integrados no óleo, solucionando-se o duplo problema da granulometria adequada e pureza exigida áqueles, penhores duma estabilidade, homogeneidade e eficácia que o caracterizam e tornam o seu tipo unico.

O *Sacor Molygrafite* é preparado a partir dum óleo-base extra—condição exigível para uma incorporação plenamente eficaz daqueles lubrificantes sólidos — óleo esse que mais não é que um lubrificante completo para motores a gasolina, rivalizando, em qualidade, com os melhores óleos do mercado.

O *Sacor Molygrafite* é fabricado em duas viscosidades ou «grades», á escolha do automobilista, segundo o modelo da viatura ou o grau de desgaste mecanico da mesma. O seu alto índice de viscosidade permite conservar o «grade» escolhido em todas as estações do ano.

O condutor que utiliza o *Sacor Molygrafite* constata:

RODAGEM

Ela faz-se mais rápidamente e o motor rodado com *Sacor Molygrafite* conserva durante mais tempo as «folgas» de origem e o seu pleno rendimento.

A rodagem pode e deve ser considerada como a ultima fase (e talvez a mais delicada) do acabamento do motor. Justifica-se pois a opinião generalizada, entre técnicos ou mesmo amadores da mecanica de automóveis, de que a rodagem é penhor do rendimento, comportamento e duração dum motor.

Contrariamente ao que se poderá supor, pois muitos dos fabricantes de produtos á base de bissulfureto de molibdénio a adicionar aos óleos lubrificantes, se opõem á utilização de tais produtos durante o período de rodagem, uma das grandes vantagens apresentadas pelo *Sacor Molygrafite* é exactamente a que atrás se aponta.

DESGASTE

Durante o arranque dos motores a frio, especialmente de manhã, eles giram, durante breves momentos, sem que a bomba forneça o óleo necessário. Para facilitar aquela operação generalizou-se, actualmente, o emprego do «starter» automático que introduz maior quantidade de gasolina, que, desfazendo, por vezes, a película de óleo, permite que pistões e segmentos se movam sobre as paredes do cilindro sem lubrificação até ao momento em que o óleo, fornecido pela bomba, entre em acção.

Por outro lado, e como é do conhecimento geral, 1 litro de gasolina origina cerca de 1 litro de água, e portanto, quando um motor pára, grande quantidade de água fica fechada dentro dos cilindros, além de outros subprodutos da combustão, com seus valores altamente corrosivos.

Ora a grafite conserva todo o seu poder lubrificante quando em presença de água.

Por estes factos e ainda outros, o «parar e arrancar» é considerado a causa N.º 1 do desgaste pois os primeiros momentos de laboração do motor (no arranque) podem provocar tanto desgaste como uma viagem de muitas horas em andamento continuo.

O *Sacor Molygrafite*, através das superficies grafitadas, formadas progressivamente; da afinidade do óleo para estas; devido ao particular poder lubrificante do bissulfureto de molibdénio; além ainda da acção dos aditivos dispersivos, anticorrosivos e antioxidantes nele incorporados apresenta vantagens notáveis a este respeito.

ARRANQUE A FRIO

Ele é garantido através do *Sacor Molygrafite*, como se acabou de constatar, obtendo-se, assim e ainda, a segurança em casos de temperaturas especialmente baixas.

Outra consequência vantajosa é a menor utilização da bateria e portanto a sua maior duração.

POTÊNCIA

Conseguida a muito sensível redução do atrito, parte da energia antes despendida em vencer atritos parasitas é agora transformada em força motora, portanto, aumento de potência para a viatura que utiliza o *Sacor Molygrafite*.

E se o condutor é cuidadoso, económico, seguro, verificará, além do que já apontámos que:

ECONOMIA

Cerca de 70 % da energia térmica consumida em qualquer viatura é utilizada em vencer os inconvenientes advindos com o atrito e o calor. Ao reduzir muito sensívelmente o atrito, lógicamente reduzimos o consumo de combustível.

SEGURANÇA

Se o condutor é desportivo e exige o máximo da sua máquina, ou é negligente e despreocupado. Então:

— Se ocorre uma interrupção do circuito de óleo (qualquer que seja o motivo), em vez duma gripagem imediata, tal como sucede com a utilização dum óleo clássico, o motor continuará a rodar durante certo tempo, permitindo que o acidente se revele ao condutor;

— Se surge uma sobrecarga inesperada (qualquer que seja o motivo) o bissulfureto de molibdénio evitará um acidente imediato.

Alguns esclarecimentos sobre a utilização do SACOR MOLYGRAFITE

Em apontamentos breves, tomamos uma iniciativa, que, julgamos, se nos impõe e que visa, fundamentalmente, elucidar alguns pontos, relativos ás vantagens da utilização do *Sacor Molygrafite*, que poderão, eventualmente, ser considerados mal definidos, divulgando e esclarecendo, também, alguns conhecimentos sobre aquele e outros temas.

Nas rubricas que a seguir focamos verifica-se, por vezes, uma interligação nas explicações apresentadas. A verdade é que nos preocupou a não repetição de pontos que possam ter interesse comum a algumas delas.

O bissulfureto de molibdénio origina produtos abrasivos?

Nada de novo constitui para o leitor mais esclarecido que, em certas condições, poderá surgir um óxido de molibdénio que é um abrasivo, e associamo-nos, desassombradamente, á opinião de certa entidade estrangeira que afirmava impôr-se, para obstar áquele inconveniente, a utilização dum bissulfureto de molibdénio de primeira qualidade, e apontava «... la nocivité des produits mal calibrés ou mal purifés vendus par un certain nombre de marques».

O trióxido de molibdénio é uma impureza do minério donde é extraído o bissulfureto de molibdénio e, quando existente em percentagem sensível, constitui um produto ligeiramente abrasivo. Em presença de água pode originar reacções francamente ácidas.

As casas de reputação internacional, *óbviamente*, estudaram o assunto, conhecem o problema, e sabem que a extrema pureza e a granulometria do bissulfureto de molibdénio é de importancia vital, como o é, para o caso especial do *Sacor Molygrafite*, a uniformidade de dispersão dos lubrificantes sólidos no óleo e a estabilidade do produto final.

Ora é do conhecimento de toda a entidade que se permite pronunciar-se sobre o tema em questão que existem, pelo menos, dois grupos internacionais muito poderosos (talvez os unicos...) capazes de garantir, em qualquer momento, as dimensões das partículas submicroscópicas e o grau de pureza do bissulfureto de molibdénio que preparam.

Não iremos aqui fazer considerações sobre o produto em tais condições mas recordemos algumas das propriedades enormes do bissulfureto de molibdénio como lubrificante, exaltadas, no 7.º Congresso Anual ASLE, em Cleveland (1952), pelo sábio chinês Feng. Lembremos por exemplo, a sua resistência á pressão que vai de 7 toneladas por cm2 (sob solicitação dinamica) a 28 toneladas por cm2 (sob solicitação estática) e a sua estabilidade térmica que oscila entre — 68ºC a + 450ºC. Por aqui, poderemos já compreender a contribuição remarcável que, mercê dos estudos efectuados desde aquela data, o bissulfureto de molibdénio tem trazido á ciência da lubrificação, incorporado em óleos ou massas consistentes.

Aquele é um produto quimicamente neutro, não reage com o óleo mineral nem com os aditivos que aquele possa contar e, portanto, não é lícito compará-lo com estes cuja acção é de natureza química. O óleo mineral mantém as suas propriedades iniciais, estas não são aumentadas pela incorporação do bissulfureto de molibdénio, mas a zona de eficácia é alargada por esse motivo.

Presentemente existem mais de 100 marcas diferente de aditivos com aquele lubrificante sólido.

O automobilista terá, portanto, de escolher entre as vantagens de emprego dum lubrificante, com bissulfureto de molibdénio, *pronto a ser utilizado*, ou a adição, com alguns inconvenientes, dos aditivos, que igualmente o contêm.

A grafite não é um perigo para os motores?

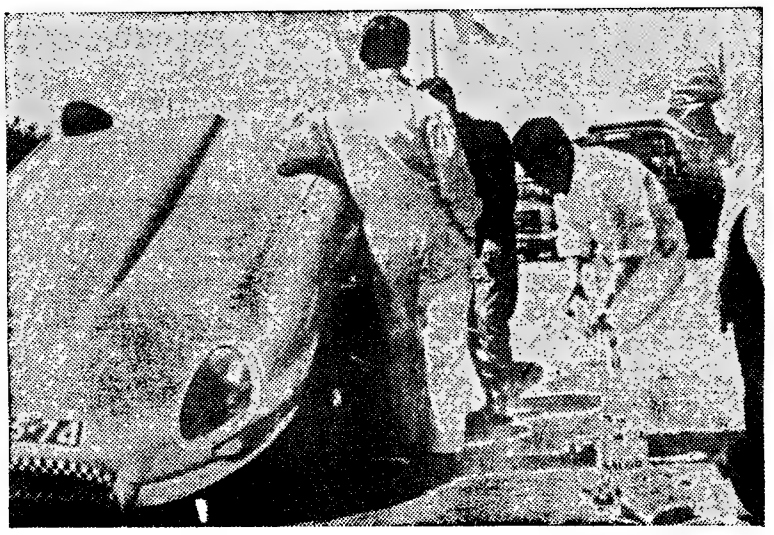
Cremos verdadeiramente que a grafite, em certos casos, apresenta nítidas vantagens sobre o bissulfureto de molibdénio, como lubrificante.

É um facto que a grafite apresenta um deficiente coeficiente de atrito no vácuo, na ausência de água ou de gás inerte. A verdade é que essas não são as condições que na prática se verificam (em especial nos automóveis).

Quem tiver a coragem de ler «Quelques observations sur le comportement en matière de frotement du nitrate de bore et du graphite» (Lab. de Cambridge) verá que, na forma como ela é utilizada no *Sacor Molygrafite*, o seu coeficiente é baixíssimo.

A grafite tem uma estabilidade química superior ao bissulfureto de molibdénio, pois vai até 550º C, é um óptimo condutor de calor e electricidade, e, portanto, reduz consideràvelmente as corrosões e lectroquímicas (ainda não completamente explicadas).

Podemos garantir que a forma como a grafite é empregada no *Sacor Molygrafite* não pode obstruir filtros ou canalizações, pois que a experiência de mais de 30 anos de incorporação de grafite em óleos minerais permite a obtenção de resultados que não podem ser comparáveis áqueles que, por vezes, se apontam.



O Jaguar de Luiz Fernandes ao ser abastecido em Montes Claros

SACOR GRAFITE S

O Óleo da Série Molygrafite, para motores diesel rápidos

Os técnicos modernos de há muito consagraram os lubrificantes sólidos como os unicos capazes de resolução de certos problemas de lubrificação, em especial quando se envereda pelo domínio das altas temperaturas, pressões ou velocidades.

O *Sacor Grafite s*, óleo diesel integrado na *Série Molygrafite* (a linha de produtos com lubrificantes sólidos incorporados) é o resultado de pesquisas e ensaios vários atinentes á preparação do lubrificante diesel que poderemos considerar *ideal*.

Preparado a partir de óleos de base de alta qualidade, alia, de forma feliz, as propriedades detergentes ás propriedades excepcionais que caracterizam o lubrificante sólido.

O *Sacor Grafite s*, estudado com a finalidade de responder a todas as exigências dos modernos motores diesel rápidos sobrealimentados ou não, responde ás exigências da nova especificação *MIL-L-2104 B* e ás do nível da antiga «*Série 2 — Caterpillar*». E, o que nos parece fundamental e o classifica como óleo ideal para motores diesel, o *Sacor Grafite s* conserva o seu poder dispersivo *tanto a frio como a quente*, mesmo em presença da humidade.

O *Sacor Grafite s* é apresentado ao cliente segundo duas viscosidades: SAE 20/30 e SAE 40. Obtém-se assim a possibilidade de sómente com dois tipos de óleo atender á maior parte das necessidades do parque nacional de motores diesel, simplificação que sabemos ser muito apreciada pelos consumidores.

Moveu-nos a orientação de não enveredar pelo pormenor técnico que nos parece, frente á finalidade desta Página, descabido. Cremos antes que o nosso mais valioso meio de propaganda e expansão será o próprio consumidor que, ao experimentar o *Sacor Grafite s* no seu motor, verificará as enormes vantagens da sua aplicação e sentir-se-á seguro, pois sabe que:

— *Perante a interrupção do circuito de óleo, a gripagem imediata é evitada*, permitindo constatar o acidente e remediá-lo sem que se prejudique o material;

— *A protecção do motor estará assegurada se o sistema de refrigeração estiver defeituoso.*

A importância do exame ocular na prevenção dos acidentes de viação

pelo DR. HENRIQUE MOUTINHO

Os acidentes de viação constituem um verdadeiro flagelo que no nosso País vem tomando proporções alarmantes pesando, como uma das mais graves endemias, sobre a saúde pública.

Parece-me perfeitamente lógico encarar o problema desta forma, porque o número de mortos e mutilados, mais ou menos graves, que semanalmente se verifica, e os dias de internamento e de incapacidade para o trabalho que daí resultam afectam a economia nacional em grau bem mais elevado que o de muitas doenças endémicas contra as quais o Governo, por intermédio da Direcção-Geral de Saude, exerce a mais aturada vigilância e salutar acção, pelo estabelecimento de medidas cujo evidente resultado se vem verificando de ano para ano. Não quero dizer que nada se tem feito por parte dos poderes públicos contra esta grave situação em que numa recente estatística mundial o nosso País estava praticamente á cabeça, em numero proporcional de acidentes e suas consequências, situação que em nada nos honra, antes pelo contrário, porque considero que os acidentes de viação resultam, na sua grande maioria, da falta de educação cívica, da consideração e respeito pelos outros.

Mas o que se tem feito não tem resultado eficiente e o flagelo continua, parecendo impotentes todas as fracas medidas, para o dominar, que até hoje se têm posto em execução.

Não me compete, no âmbito do assunto que me foi distribuído, abordar o problema sobre aspectos que outros mais conhecedores da matéria melhor do que eu poderão fazer.

No capítulo que vamos tratar, que diz respeito ás necessidades e ás vantagens de uma boa selecção visual para a segurança rodoviária, direi que as qualidades de um bom condutor são de natureza muito diversa e que os actos de segurança que deve executar, adequados a cada circunstância, são muito variados. A maioria das manobras conscientemente aprendidas tornam-se, pouco a pouco, com a prática, automáticas, como reflexos condicionados sensorio-psico-motores. Assim o desembraiar e o travar, substituindo a aceleração, executam-se sem necessidade de uma série de reflexões e raciocínios que seriam demasiado lentos para muitas das circunstancias que se apresentam. Mas o que não há duvida é que a quase totalidade destes automatismos são visuo-motores, tendo como ponto de partida um estímulo visual. O condutor que vê diante do seu carro um obstáculo que não poderá ultrapassar e que o obriga a suspender ou a diminuir a aceleração da marcha, executa, automáticamente, uma série de manobras que todos conhecemos: o seu pé direito passa do acelerador ao travão ao mesmo tempo que o pé esquerdo prime o pedal da embraiagem e que as mãos fixam melhor o volante. Tudo isto se faz sem que cada acto seja raciocinadamente ponderado e executado, embora o condutor seja consciente das manobras que executa e muitas vezes as altere por necessidade mentalmente reconhecida.

E' este condicionamento raciocinado que distingue o automatismo do reflexo que se passa nos centros subcorticais e para o qual o indivíduo não tem possibilidade de «contrôle» nem de modificação adequada ás circunstâncias que se lhe apresentam.

● A rapidez de automatismo

Quanto mais rápido for o indivíduo na execução deste automatismo visuo-motor, melhor conduzirá e menos riscos oferecerá aos outros e a si próprio. Daqui se conclui que sendo a visão o estímulo inicial de toda a manobra de segurança na marcha, deva merecer uma atenção muito especial numa campanha contra os acidentes de viação. Isto não quer dizer que a visão seja o elemento mais importante para a boa condução e certamente não é por falta de boa acuidade visual a maioria dos acidentes. Quando falámos dos reflexos sensorio-psico-motores, ou do seu automatismo, englobámos a sensação visual, a consciência do seu significado, a resolução mental da manobra a realizar e a sua execução motora. Também a prevenção não se refere essencialmente ás reacções dos indivíduos diante do obstáculo, mas engloba principalmente a consciência do condutor em não se colocar em situação que, por muito dotado que seja, não possa muitas vezes resolver, tornando-se o desastre inevitável, tantas vezes com perda de vidas dos menos responsáveis. Prudência e bons reflexos são, pois, as duas bases essenciais da segurança

DR. HENRIQUE MOUTINHO

e em ambas a visão tem papel importante, pois não só constitui o estímulo do automatismo visuo-motor, como dissemos, como também deve ser elemento de ponderação, da prudência do condutor que regulará a sua marcha de acordo com a visibilidade própria ou a que o ambiente lhe permite.

Expostos estes preliminares que justificam largamente a importância do assunto que me foi dado expor, entremos na matéria: *as condições visuais de segurança dos condutores.*

Teremos que começar por definir a função visual nos seus múltiplos aspectos. Começaremos por dizer, de forma aparentemente paradoxal, que um indivíduo com acuidade visual normal pode ser profissionalmente cego. Na verdade, a função visual é muito complexa e apresenta características diversas que a completam:

1.º — *A acuidade visual:* visão central, senso morfoscópico ou das formas que permite ao indivíduo ver, com precisão e nitidez, os pormenores de uma imagem na posição primária do olhar; chama-se visão foveal ou macular e corresponde ao pólo posterior do eixo visual. A acuidade visual central é medida por meio de optótipos, em escala decimal de 1 a 0,1 e considerada a base da selecção profissional, embora, como veremos, nem sempre seja suficiente.

2.º — *O campo visual*, que compreende a extensão espacial que o indivíduo pode perceber sem desviar o olhar, é uma componente da função visual que tem a maior importância na condução. De facto, um indivíduo, embora tenha uma visão central dentro dos limites exigidos por lei, pode, como dissemos, ser profissionalmente cego e, portanto, incapaz de conduzir um automóvel se o seu campo visual for reduzido a um mínimo que pode chegar á «visão tubular», isto é, como se o indivíduo olhasse através de um estreito tubo sem se aperceber do espaço circunvizinho e de todo o movimento que se passa em sua volta. Sem chegarmos a este extremo, aliás excepcional e fácilmente reconhecível pelo exame médico, mesmo sumário a que é submetido para obter a sua carta de condução, não podemos alhear-nos das deficiências parciais do campo visual binocular, em geral de natureza cerebral, vascular ou tumoral a que chamamos hemianopsias. Nestes casos, o indivíduo pode ter uma acuidade visual normal e um sentido de orientação aparentemente bom, mas faltar-lhe a percepção espacial numa parte mais ou menos importante, sobretudo se se trata de uma metade ou de um quadrante inferior, passando despercebidos todos os obstáculos móveis ou fixos que se lhe apresentam nesse espaço cego. Recorda-nos um caso, ocorrido em França, de um condutor várias vezes observado por sucessivos acidentes, sempre do lado direito, em que todas as suas funções eram normais, mas o campo visual acusava uma quadranopsia inferior direita responsável do seu «deficit» como condutor e que passara despercebida em todos os exames a que fora submetido, incluindo a campimetria sumária feita, como frequentemente, nas ortogonais, mas revelada por exame mais completo do seu campo visual bilateral, de que o técnico foi consciente e especialmente avisado pela ocorrência de cinco acidentes: dois atropelamentos de gravidade e três colisões sempre do lado direito, circunstância que não poderia deixar de chamar a atenção do médico legista especializado nesta matéria.

Há cerca de vinte e cinco anos, num pequeno trabalho apresentado na escola de serviço de saude militar, classifiquei a aptidão visual para as diferentes especialidades do Exército segundo as respectivas exigências. E' evidente que o problema que hoje nos ocupa é totalmente diferente porque não poderemos seleccionar os indivíduos perfeitos, mas segundo um mínimo de aptidões funcionais para a condução auto. Nesse trabalho analisei a função visual nos seus diferentes aspectos: no senso morfoscópico, visão central ou acuidade visual; campo visual de que já falei; senso cromático; senso luminoso; velocidade de percepção visual; acomodação e resistência ao encandeamento e o estudo da visão binocular nas suas diferentes características.

● Importância da função visual

Deste esquema sumário concluimos como é vasta e complicada a função visual e como é extensa a sua importância na selecção dos condutores auto, quanto à segurança e prevenção dos acidentes. Assim, desde o senso cromático, importante para a correcta percepção da sinalização do trânsito, dada a larga percentagem de indivíduos daltónicos que não distinguem o verde do vermelho com as consequências que esta deficiência pode trazer, como é compreensível, entramos no senso luminoso cuja importância não pode ser menosprezada. A hemeralopia ou cegueira crepuscular, sintoma mais evidente da degenerescência tapeto-retiniana, cuja frequência é grande, pode aparecer como simples resultado de avitaminoses curáveis, responsável de variados acidentes, tal como a escassa acuidade visual que impede por lei a obtenção da carta de condução.

Todos nós temos a experiência de como é mais fatigante a condução durante o crepúsculo. Para certos indivíduos, porém, esta é quase completamente impossível, embora possam ter a sua carta de condução legalmente autorizada.

Para estes casos como para muitos outros que adiante veremos só a consciência do indivíduo pode constituir prevenção eficiente.

Um outro problema ligado ao senso luminoso é o da miopia nocturna que aparece ou agrava o grau de miopia existente com um «deficit» mais ou menos acentuado da acuidade visual durante a noite. Contudo, parece-nos que este facto tem menos importância do que o encandeamento e outras circunstâncias extravisuais para o grande número de acidentes nocturnos na estrada. O encandeamento é uma das causas mais vulgarmente responsabilizadas destes acidentes. O senso fotoscópico é variável de indivíduo para indivíduo e não tem qualquer relação com as características já atrás descritas da função visual.

● Consequências da luminosidade

A luminosidade relativa traz maior ou menor dificuldade de visão conforme os contrastes e a capacidade de defesa e de adaptação do indivíduo. É facto evidente e necessário à compreensão do fenómeno que a mais viva luz dos mais potentes faróis que nos são dirigidos durante o dia quando o sol é forte e a luminosidade ambiente é intensa, nada perturba as nossas faculdades visuais de orientação e condução. Pelo contrário na escuridão da noite um foco, mesmo relativamente fraco de faróis dirigidos aos nossos olhos, produz como que uma cegueira temporária, quantas vezes responsável por acidentes graves. Esta relação de luminosidade ambiencial e focal cuja importância é enorme, ligada à visão fotóptica é mais de regulação e de medidas legais e coercivas do que da competência do médico examinador, dada a constância do encandeamento em grau importante mesmo em indivíduos completamente normais. Outro tanto não sucede quanto à rapidez de percepção visual, fàcilmente mensurável por meio dum aparelho simples, o taquitoscópio, que começámos a utilizar na selecção dos aviadores, onde o problema reveste uma importância incomparàvelmente maior. Contudo, tendo em consideração que o automatismo na condução resulta quase sempre dum estímulo visual, como dissemos no início desta palestra, quanto mais rápida for a percepção visual do obstáculo que constitui perigo, mais tempo resta ao condutor para a execução das manobras de segurança que aquele lhe impõe.

● A visão binocular

Finalmente, entramos no capítulo da visão binocular, sistema complexo da complexa função visual, que tem na condução uma grande importância como vamos ver.

Os dois olhos recebem simultâneamente a imagem que se lhes depara ao respectivo eixo visual; se estes são paralelos, como devem normalmente ser, as imagens sobrepõem-se e correspondem-se como uma unica, no centro cortical da visão. A essa situação correspondem um perfeito equilíbrio oculo-motor e a fusão normal das imagens binoculares, de que resulta o sentido estereoscópico com a percepção da profundidade e das distâncias, noção adquirida pela conjugação de outros sentidos, durante o desenvolvimento infantil.

Se, porém, os eixos visuais não são paralelos, o que constitui o estrabismo, a visão binocular é impossível e com essa impossibilidade desaparecem a visão estereoscópica e os sentidos da profundidade e do relevo.

Se o estrabismo é paralítico, a situação visual é ainda agravada pela diplopia que torna impossível a condução consciente e bem orientada porque a duplicação das imagens pode conduzir às mais graves consequências.

Recordo um doente que tratava na minha clínica do Hospital Militar da Estrela, com paralisia dum músculo oculo-motor, que faltou aos tratamentos durante uns dias. Perguntando por ele fui informado de que estava internado no pavilhão de cirurgia, vítima de acidente de viação. Ao visitá-lo esclareceu que, ao atravessar uma rua via dois automóveis e se colocou entre os dois, do que resultou ter sido atropelado, visto que só um existia e a segunda imagem era falsa.

Se transportarmos para o condutor dum automóvel a sensação visual deste doente, fácil será compreender a que graves consequências esta alteração poderá conduzir.

Se o estrabismo não é paralítico mas concomitante, isto é, ligado desde a infancia a perturbações cuja natureza não cabe aqui referir, a segunda imagem é neutralizada. Não existe diplopia mas a visão torna-se monocular tal como num indivíduo cego de um olho, embora neste caso a visão alterna, isto é, de cada olho separadamente, possa ser normal e portanto compatível com a aprovação médica de aptidão para condução.

Nestas condições, não existindo visão binocular, o sentido estereoscópico para o caso da condução auto, tem a maior importancia, pela falta do senso da profundidade e relevo e avaliação das distancias. Nas ultrapassagens, mesmo em rectas com boa visibilidade, se um carro vem em sentido inverso, um condutor que não tenha boa visão estereoscópica pode errar na apreciação da distancia e nas velocidades relativas de ultrapassagem, provocando um acidente que, nem sempre as boas qualidades visuais e de prudência do condutor que venha em sentido inverso possam suprir.

A avaliação das distancias ligada ao senso da profundidade condiciona da á velocidade relativa é, a nosso ver, uma das principais causas de acidentes, mas a sua profilaxia não é fácil de exercer em simples exame médico, pois na sua apreciação intervêm factores muito diversos em que a prática tem valor incontestável, como pode verificar-se por exames sistemáticos psicotécnicos orientados neste sentido.

Não queremos alongar-nos demasiado em considerações de ordem técnica, pois interessa, antes de tudo, obter um sentido prático e util duma palestra como esta que, embora técnica, possa integrar-se no espírito de resultados práticos que se procuram obter duma campanha contra os acidentes de viação.

● Exigências legais de visão

Os exames exigidos por lei, no que se refere á visão, são aparentemente suficientes. Assim, são motivos de exclusão, em regra, os seguintes: a redução da acuidade visual abaixo de 8/10 em cada olho, ou 7/10 ou 6/10 num, com 9/10 ou 10/10 respectivamente no outro, medida esta acuidade na escala universal, após correcções dos defeitos de refracção, se os houver, por meio de vidros ópticos utilizáveis, isto é, que sejam bem tolerados e que permitam uma perfeita fusão das imagens dos dois olhos. Será exigido o uso destes vidros, devendo esta obrigação constar da respectiva certidão.

As perturbações notáveis do senso cromático e luminoso, o estrabismo, o nistagmo, a diplopia, a hemeralopia, os olhos afacos, a perda da visão dum dos olhos, a ausência da visão binocular, a redução pronunciada da visão em profundidade ou do campo visual binocular, designadamente, quando este abranja um angulo inferior a 150° na horizontal.

As inflamações crónicas dos olhos que reduzem habitualmente a capacidade visual abaixo dos limites estabelecidos ou que tenham a possibilidade de a reduzir nas exacerbações ou complicações, nomeadamente a conjuntivite granulosa.

Tolerâncias admitidas em relação aos motivos constantes das instruções anteriores: Para os condutores não profissionais de veículos ligeiros admite-se uma acuidade mínima de 6/10 num olho e 2/10 no outro. Os indivíduos com acuidade inferior a 1/10 num olho serão considerados monoculares. Nesses casos a avaliação da aptidão será feita por junta médica seguida de exame psico técnico.

Aos indivíduos nestas condições prevê-se que a perda da visão do olho inutil date de há mais de um ano; exigindo-se que a visão do olho util seja pelo menos de 8/10 ou 10/10 se houver necessidade de a corrigir com lente desde que esta correcção seja feita de maneira a não prejudicar o campo visual e o senso cromático.

Os sensos luminoso e cromático, o campo visual e o sentido de profundidade e avaliação das distancias devem ser normais.

Estes indivíduos deverão sujeitar-se a revisão médica periódica cada 5 anos com exame oftalmológico e psicotécnico, se necessário, e a proibição de exceder a velocidade de 50 km por hora, bem como a de conduzir qualquer veículo que não tenha pára-brisas inamovível.

● Necessidade de pessoal técnico

O boletim de exame médico, em princípio, deve preencher os seguintes exames: acuidade visual, senso cromático, nistagmo, inflamações crónicas, anomalias físicas ou funcionais.

Se na realidade estes exames fossem feitos como está previsto na lei e para isso se dispusesse de pessoal técnico, não teriamos muito a acrescentar ao que está previsto, a não ser no que respeita á periodicidade das inspecções médicas.

Na realidade um indivíduo que é observado pela primeira vez em que lhe é conferida a carta de condução com aptidão física sobre todas as especialidades aos 18 anos, só volta a ser inspeccionado aos 35, e depois aos 50 anos, 60 anos, 70

(Continua na página central)

A OTORRINOLARINGOLOGIA perante a segurança rodoviária

peIo DR. CAMPOS HENRIQUES

São essencialmente três os problemas que preocupam o otorrinolaringologista solicitado a pronunciar-se sobre assuntos da sua especialidade relacionados com a segurança rodoviária: a surdez, as vertigens e a síncope tussigénica ou *ictus laríngeo*.

Dos três, poderia parecer á primeira vista que a surdez é o de maior relevo. No decurso desta rápida exposição teremos ocasião de verificar que tal não é o caso e que a surdez perdeu até muito da sua importancia como causa de inaptidão para conduzir automóveis.

Efectivamente, não fazia sentido que outros minorados físicos, como por exemplo, indivíduos amputados e portadores de próteses, pudessem obter carta de condução, enquanto os surdos, mesmo quando recuperados por meio das modernas e aperfeiçoadas próteses acusticas, continuavam privados do acesso a esse direito.

A pouco e pouco se foi reconhecendo em todo o Mundo que a surdez não era obstáculo de monta para conduzir automóveis, até porque, tendo sido proíbido o uso de sinais sonoros nas povoações e tendo sido autorizada a instalação de receptores de telefonia no interior dos carros, o que é factor de mascaramento dos sons e ruídos exteriores, implicitamente se reconhecia não ser a audição sentido primacial para uma condução segura e prudente.

Nos Estados Unidos, na Grã-Bretanha e na Alemanha, de há muito que são concedidas, sem restrições, cartas de condução a surdos e até a surdos-mudos. Na Áustria passa-se o mesmo, mas os surdos são obrigados a pintar nos seus carros um sinal indicativo de surdez: três pontos amarelos dispostos em triangulo sobre fundo negro. Na Suécia, na Noruega, na Dinamarca, na Finlandia e na Holanda os surdos têm uma carta especial. Na Suíça a obtenção de carta pelos indivíduos surdos está dependente de certas condições: exames mais difíceis. *tests* psíquicos, etc.

Quatro excepções

Assim estavam as coisas e, na Europa, só 4 países e todos eles latinos — França, Itália, Espanha e Portugal — negavam aos surdos autorização para conduzir. E, não obstante, em nenhum destes 4 países se podia evitar que pelas suas estradas e através das suas povoações circulassem surdos americanos, anglo-saxões, germanicos ou escandinavos devidamente encartados pelos seus respectivos países.

Daí as repetidas queixas dos surdos daqueles 4 países contra o que consideravam uma injustiça, no que, aliás, eram firmemente apoiados pelos otorrinolaringologistas, e as suas insistentes reclamações no sentido de lhes ser concedido o acesso aos prazeres, ás torturas e ás despesas de segurar um volante.

Actualmente, o problema já principiou a ser resolvido entre nós, e, embora com restrições, os surdos portugueses têm assegurada a possibilidade de tirar carta de condução.

As restrições são as que constam das «Instruções para os exames médico-sanitários de candidatos a condutores e de condutores de automóveis», que indicam no seu artigo 17.º, alínea *h*) ser motivo de reprovação «a acuidade auditiva em cada ouvido inferior a 1/3, equivalente á voz ciciada a 2 metros, medida sem aparelho de prótese».

E mais adiante, no artigo 18.º, que se refere ás tolerancias, as mesmas instruções determinam que:

«Para condutores de automóveis ligeiros em serviço remunerado (profissionais) é tolerada a acuidade auditiva, medida sem aparelho de prótese, equivalente á voz ciciada a 2 metros num ouvido e a 1 metro no outro» (alínea *b*), n.º 4).

«Para condutores de automóveis ligeiros (não profissionais) é tolerada a acuidade auditiva, com ou sem correcção por aparelho de prótese, equivalente a 1 metro em cada ouvido, ou surdez total de um com acuidade equivalente á voz ciciada a 2 metros no outro» (alínea *c*), n.º 5).

Finalmente, o que é perfeitamente compreensível, as instruções dispõem, no seu artigo 23.º, alínea *b*), que os indivíduos portadores de prótese acustica fiquem sujeitos a inspecção médica periódica de 5 em 5 anos.

Circunstâncias a considerar

Todavia, salvo melhor opinião, quer-nos parecer que esta ultima disposição é demasiadamente benévola pelos seguintes motivos:

1) — Não se pode nunca prever como vai evoluir uma determinada surdez. Pode manter-se estacionária durante anos. Pode, em certos casos, melhorar. Pode agravar-se de maneira rápida ou subita.

2) — Há que contar com a possível falta de manutenção em bom uso dum aparelho de prótese, ou por simples desleixo ou para evitar despesas.

São estas as razões que nos levam a pensar que os portadores de prótese acustica deveriam ser reinspeccionados anualmente, pelo menos enquanto subsistirem as restrições que impeçam todos os surdos de ter carta de condução, desde que não sejam profissionais.

Quanto á maneira como é avaliada a acuidade auditiva dos candidatos a condutores, o otorrinolaringologista sente-se no direito de fazer algumas observações.

Em primeiro lugar, muito embora estejam bem estabelecidas, em

DR. CAMPOS HENRIQUES

teoria, as equivalências entre as distancias a que é ouvida a voz ciciada e as perdas de sensibilidade auditiva em unidades físicas chamadas «decibeis», na prática há multiplas causas de erro que ocasionam desvios muito apreciáveis das equivalências teóricas.

E assim, devem ter-se em conta os erros devidos ao examinador e os devidos aos locais onde os exames são feitos. A intensidade da voz ciciada varia de pessoa para pessoa. Além disso, até mesmo o examinador mais avisado não pode libertar-se do reflexo de aumentar a intensidade da voz á medida que a distancia aumenta.

As condições de audibilidade variam com as condições da sala onde os exames são feitos: as suas dimensões, a sua forma, o mobiliário que contém, o numero de portas e o numero de janelas.

Depois, em parte alguma se encontra exactamente definida a distancia a que são percebidas ou ouvidas, em condições normais, a voz alta e a voz ciciada. Trata-se, evidentemente, de valores limiares. Mas quais?

Poder-se-ia pensar que se trata do limiar de percepção da voz, mas tal não deve ser o caso, pois que a este limiar falta a característica de utilização prática que deve ter presidido á elaboração das tabelas destes exames acumétricos. Efectivamente, «perceber» a voz não significa a mesma coisa do que «compreender» a voz, isto é, a fala.

Concluiu-se, portanto, que os autores das tabelas acumétricas quiseram manifestamente aludir ao que chamamos limiar de inteligibilidade. Mas aqui surge nova duvida: qual limiar de inteligibilidade? Há vários, consoante o material fonético que se utiliza. Há um para os dissílabos, outro para os monossílabos e outro ainda para os numeros. As diferenças entre estes limiares, medidas em unidades físicas de perda de sensibilidade auditiva, oscilam entre 5 e 10 decibeis.

Quer dizer, portanto, que é desejável e recomendável o abandono destes velhos métodos, reconhecidamente defeituosos, de acumetria fónica, devendo pugnar-se insistentemente pela adopção da audiometria vocal (ou logoaudiometria) rádioeléctrica.

Calculamos que serão grandes as resistências contra a introdução deste método entre nós, como tem sido noutros países, nomeadamente por exigir instalações e material apropriados, e bem assim pessoal especializado. Estamos, porém, crentes que este método, pelo seu rigor e pelos benefícios que traz, acabará por se impôr.

Para completar estas breves considerações sobre a surdez é necessário dizer algumas palavras sobre prótese acustica.

Tem-se acusado, e com certa justiça, a prótese acustica de ser deficiente em muitos aspectos. Particularmente, tem-se estabelecido o paralelo entre os aparelhos correctores de surdez e os óculos, afirmando-se que estes conseguem corrigir totalmente a grande maioria dos defeitos visuais, ao passo que a prótese acustica ainda não é capaz de corrigir eficazmente todos os defeitos da audição.

A crítica é perfeitamente pertinente e, em relação ao assunto de que nos estamos ocupando, há um aspecto para que desejamos chamar especialmente a vossa atenção. Queremo-nos referir ao facto de a prótese acustica não ser capaz de restituir ao surdo a capacidade de orientação sonora. Ora quer-nos parecer que esta incapacidade é que constitui o maior inconveniente para os condutores surdos.

Para terminar, é agradável encerrar estes apontamentos sobre a surdez com uma nota de optimismo.

E, assim, dos numerosíssimos acidentes de viação registados entre nós, nos ultimos anos, não consta nenhum que tenha sido provocado por um surdo. O mesmo se tem verificado noutros países, sendo impressionante a seguinte estatística do Estado de Pensilvania, relativa ao ano de 1948: em 400 acidentes não houve um unico que fosse causado por qualquer dos 3000 surdos-mudos que, naquele Estado, têm carta de condução.

O problema das vertigens

Mais grave e de mais difícil solução é o problema das vertigens. Talvez por isso mesmo as «Instruções para as inspecções médico-sanitárias dos candidatos a condutores e dos condutores de automóveis» se mostrem muito mais rígidas ao abordar este assunto, estabelecendo na alínea i) do seu artigo 17.º, que são motivo de reprovação «os estados vertiginosos contínuos e paroxísticos, qualquer que seja a sua origem».

Dado que para o despiste de estados vertiginosos não dispomos das mesmas facilidades que se nos oferecem para despistar uma surdez, e dados os perigos que o aparecimento de uma vertigem pode acarretar para a segurança própria e alheia, compreende-se a razão de ser da rigidez daquela disposição.

No entanto, quer-nos parecer que deveriam ser ponderados alguns motivos de tolerancia. E, assim, haveria que considerar, pelo menos, a distinção fundamental entre vertigens dependentes do sistema estático do equilíbrio e vertigens dependentes do sistema cinético.

As primeiras, que só se manifestam em determinadas posições da cabeça, não constituem o mesmo risco do que as segundas, tanto mais que as pessoas que sofrem deste tipo de vertigem criam hábitos de defesa contra ela. Nestes casos poderia ser permitido conduzir.

Restam, portanto, como motivo absoluto de reprovação as vertigens dependentes do sistema cinético do equilíbrio.

Mas, neste ponto, surgem novas dificuldades.

Com efeito, a não ser que se trate de um estado vertiginoso contínuo, cuja existência é tão evidente que se verifica desde logo, sem ter que recorrer a exames especiais, já o mesmo não sucede nos casos de vertigens paroxísticas, com períodos de repouso mais ou menos prolongados, durante os quais há completa ausência de sintomas. Nestes casos o diagnóstico torna-se difícil, mormente se o candidato, desejoso de ser aprovado, ocultar voluntáriamente acessos que já tenha tido.

Verdade seja que raramente o acesso vertiginoso se instala de forma tão brusca que não dê tempo a que se possa parar o carro antes de perder o «contrôle». Todavia é mais prudente e aconselhável não contar com esta pequena margem de segurança.

De maneira que, no estado actual das disposições legais, a solução do problema parece que só pode ser obtida de uma forma que consideramos demasiadamente simplista, e que é a seguinte:

Ou o candidato nunca teve nenhum acesso vertiginoso e está, portanto, de inteira boa fé, ou sabe que sofre de vertigens e nesse caso a sua consciência deveria obrigá-lo a fazer a respectiva declaração.

Casos a considerar

O primeiro caso é quase insolúvel, tanto mais que antes do primeiro acesso não há sinais clínicos de evidência.

No segundo caso, isto é, quando o candidato conhece a existência dos seus acessos, o problema é também de solução difícil, porque implica um elevado conceito de educação cívica e bem sabemos como esta noção ainda está, infelizmente, muito arredia da nossa gente.

Portanto, para despistar estados vertiginosos desconhecidos ou voluntáriamente ocultados seria precisa submeter todos os candidatos a exames vestibulares, o que não se pode dizer que seja prático ou viável.

Há, porém, certas afecções que impõem a necessidade de executar exames vestibulares, visto que sugerem a existência de lesão do aparelho do equilíbrio ou potencialmente implicam que uma tal lesão possa vir a instalar-se.

Exemplo da primeira eventualidade é a existência de uma surdez de percepção unilateral. Com efeito, certos tipos de vertigem, á medida que os acessos se repetem, acabam por acompanhar-se de surdez.

Exemplo da segunda eventualidade é a existência de uma otite média crónica, de que determinadas formas clínicas podem vir a complicar-se de vertigens. Poderíamos multiplicar os exemplos, mas julgamos suficiente limitar-mo-nos aos mais usuais.

A síncope tussigénica

Por ultimo, abordemos o problema da síncope tussigénica ou «ictus laríngeo». É uma ocorrência rara, que se caracteriza por perda mais ou menos prolongada de conhecimento ocasionada por um acesso de tosse.

Fácilmente se compreende o risco que esta entidade clínica implica para a segurança dos condutores de automóveis, tanto mais que a perda de conhecimento, muito embora seja quase sempre de muito curta duração, é sempre de aparecimento muito brusco, não dando tempo a manobras defensivas.

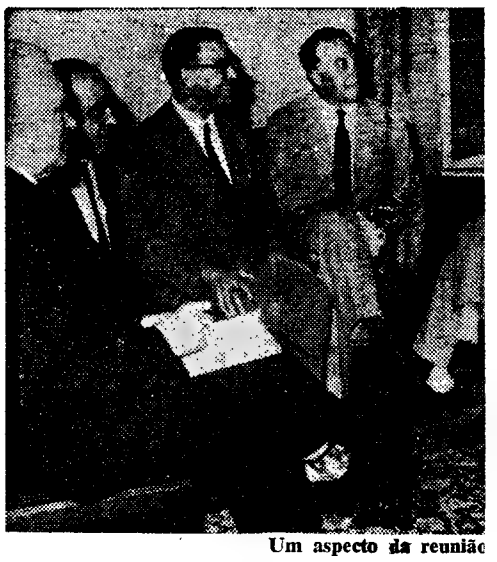
Nestes ultimos anos, nos Estados Unidos, muitos têm sido os condutores levados aos tribunais por motivo de acidentes, alguns muito graves, ocasionados por síncope tussigénica. Têm sido sempre casos muito difíceis de julgar e em grande numero deles os condutores têm sido absolvidos, por se ter reconhecido estarem de boa fé. Outros têm sido condenados, por se ter provado que ocultavam uma afecção de cuja existência tinham pleno conhecimento.

Pelo simples exame clínico não se pode prever se um determinado indivíduo é susceptível de vir a padecer de síncope tussigénica.

Aqui o problema põe-se, em certa medida, como para as vertigens: ou o indivíduo não teve nunca um acesso destes e está, portanto, de boa fé; ou já teve e oculta-o, cometendo uma falta grave perante si próprio e o seu semelhante.

É mais uma vez um caso de inconsciência ou de carência de educação cívica. Como não há meios médicos que possam corrigir estes defeitos, consideramo-los fora do ambito da nossa acção.

ELECTRO-DOMÉSTICOS
PEQUENO ANÚNCIO
GRANDES DESCONTOS
A. SANTOS SILVA
4-A — R. Passos Manuel — 4-A



Um aspecto da reunião

Algumas con... a con...

A leitura das teses leva, desde logo, a concluir:

— Necessidade de colaboração das autoridades com os médicos.

— Criação de novas organizações técnicas médico-psicológicas especializadas para investigação e prevenção dos problemas de transito, mais latas do que as respectivas secções do Instituto de Orientação Profissional.

— Não basta a selecção dos condutores, nem o afastamento dos doentes inaptos, devendo pugnar-se por uma autêntica saude rodoviária.

— Para além da prevenção do alcoolismo, da fadiga e outras causas evitáveis de acidentes, levanta-se o magno problema da melhor formação da personalidade do condutor, que pode definir-se como um problema pedagógico de adaptação á vida actual.

— Ao lado da aprendizagem dos automatismos da condução, do treino, da disciplina e da capacidade de resolução e de previsão, interessa a aquisição de normas de conduta, que implicam a educação cívica.

— Exige-se uma ética do transito adaptada aos tempos presentes.

— O carro não pode ser uma arma que permita passar a viver-se num estado... o sent... — Medid... relaçã... — Os es... altera... nea c... inibiç... — Neces... quadr... tológi... condu... — Os ex... ção d... gralm... legad... -se u... clínic... — Todos... dever... tar n... o seu... compl... cada... — Aquel... trabal... de, p... culo p... — A des... tigem... — A ne... quant... sigéni... não e... passa...

Os aspectos da...

No final da leitura das doutas teses, estabeleceu-se um amplo colóquio sobre alguns dos aspectos focados, no qual intervieram muitos dos médicos presentes. Depois de terem sido ventiladas questões de carácter geral, houve animado diálogo entre os conferencistas e, nomeadamente, os drs. Carlos de Oliveira, Costa Andrade, António Botaréo e Daniel de Matos.

O dr. Costa Andrade, director dos Serviços Técnicos de Higiene do Trabalho e das Indústrias da Direcção-Geral de Saúde, perguntou ao prof. Barahona Fernandes quanto tempo levaria uma observação da personalidade do condutor, dadas as dificuldades práticas dos médicos de saúde e a acumulação de serviço. Aquele catedrático respondeu que se trata de exames longos e difíceis, que devem ser feitos por pessoal especializado em instituições com organização adequada (psicotécnicos e psicólogos, médicos psiquiatras, etc.).

O dr. Daniel de Matos disse por sua vez que não achava justo não dar a carta antes da maioridade legal, visto nem todos os jovens de 18 anos serem imaturos...

O prof. Barahona Fernandes concordou que, nos casos em que fosse bem clara a maturação de personalidade (condutor equilibrado e independente, consciência das responsabilidades, etc.), não haveria duvidas...

Depois, o dr. Costa Andrade fez a seguinte pergunta:

— Peço ao colega Campos Henriques que me diga se é de opinião que pode ser concedida carta de condução a todos os surdos, sem restrições.

Resposta:

— Como o colega, certamente, verificou, no decurso da minha exposição, a minha opinião é que a audição não é sentido de importancia primacial para uma condução prudente e segura. Creio que seria também desejável que deixasse de haver distinção entre condutores profissionais e amadores, relativamente ao uso de prótese acustica.

da...

A próte... todos, s... Nova... drade:

— Gos... ma lhe... com ma... dos surd... pos He... feito co...

Respo...

— Crit... feito co... como é...

em que... for feit...

COLÓQUIO MÉDICO

(Continuação da 1.ª página deste suplemento)

iniciativas mais válidas integrada no âmbito de uma acção que o «Diário de Lisboa» vem desenvolvendo desde 1959, no sentido de se encontrarem as soluções viáveis para um problema que é nacional e nos preocupa constantemente. Sendo um problema com implicações humanas e sociais, diz também respeito a questões de assistência médica e de esclarecimento científico.

Este colóquio, para além do seu valor intrínseco teve, ainda, a virtude de ser um ponto de referência e de partida para os estudos, que estão a fazer-se, no sentido de se organizar, por iniciativa do Automóvel Clube de Portugal, o primeiro Congresso Nacional de Trânsito, que tem a imprescindível colaboração daquele Auto-Clube Médico.

Com a sala de conferências da Ordem dos Médicos completamente cheia, a reunião teve a presença, entre outras individualidades, dos srs.: prof. Ayres de Sousa, presidente da direcção do Auto-Clube Médico; eng.º Miranda Coutinho, director-geral dos Transportes Terrestres; capitão Cravo Sanches, comandante-geral da P. V. T.; capitão Dias Antunes, comandante da Secção de Trânsito da P. S. P.; dr. Agapito Vidal, representante do Automóvel Clube de Portugal; dr. Mário Neves, director-adjunto do «Diário de Lisboa», etc.

DR. AIRES DE SOUSA

Depois de fazer a apresentação dos conferencistas e de se referir á importancia dos temas que eram abordados, o sr. prof. Ayres de Sousa definiu os objectivos da reunião e seu espírito, afirmando:

«O Auto-Clube Médico, trazendo uma achega ao problema de segurança rodoviária, cumpre á letra o seu estatuto, que visa não apenas apertar os vínculos que ligam os seus associados, mas todos os objectivos imbuidos de solidariedade humana. Foi nessa linha de pensamento que o Auto-Clube Médico, há meses, através da força de expansão de um grande jornal, como é o «Diário de Lisboa», tornara publico o seu propósito de trazer a terreiro a discussão dos aspectos médicos da segurança rodoviária.

«Ricardo Jorge, uma das mais altas figuras da cultura nacional, iniciou o seu curso com esta definição: «A higiene é um bloqueio á doença». Que a prevenção venha a ser um bloqueio ao acidente, é o voto formulado por todos aqueles que se empenham no êxito da campanha de segurança rodoviária».

Seguiu-se, então, a leitura das teses, que temos, agora, o ensejo de publicar na íntegra, dado o interesse de que se revestem para o estudo dos problemas do trânsito em Portugal e suas possíveis soluções.

Um aspecto da reunião

s conclusões a considerar

, desde
ção das
os,
ões téc-
s espe-
o e pre-
ransito,
pectivas
entação

ondutor-
s doen-
gnar-se
rodoviá-

o alcoo-
causas
anta-se
ior for-
condu-
mo um
adapta-

dos au-
do trei-
acidade
o, inte-
mas de
ducação

ransito
ntes.
a arma
se num

estado puramente instintivo, sem o sentido de respeito pelos outros.
— Medidas de precaução a tomar em relação aos cardíacos.
— Os estados emocionais implicam alterações da circulação sanguínea com reflexos na condução e inibições de reacção.
— Necessidade de se elaborar um quadro completo dos estados patológicos incompatíveis com uma condução segura.
— Os exames médicos para a obtenção da carta não podem ser integralmente realizados pelos subdelegados de saude, devendo exigir-se uma ficha de especialização clínica.
— Todos os cinco anos, os condutores deveriam ser obrigados a apresentar na Direcção-Geral de Viação o seu cartão de exame médico completo, com a assinatura de cada um dos especialistas.
— Aquela ficha clínica facilitaria o trabalho dos subdelegados de saude, proporcionando melhor veículo para o exame final.
— A despistagem dos estados de vertigem e de surdez.
— A necessidade de esclarecimento quanto aos casos de síncope tussigénica, no sentido do condutor não esconder crises por que tenha passado.

ectos mais relevantes da discussão final

doutas
pio co-
spectos
n mui-
Depois
uestões
nimado
stas e,
los de
ntónio

or dos
ne do
da Di-
quantou
quan-
rvação
or. da-
as dos
ulação
o res-
es lon-
er fei-
o em
o ade-
ólogos,

se por
o não
ridade
ens de

s con-
ue fos-
perso-
ado e
s res-
averia

de foz

Henri-
pinião
ta de re
. sem

nente,
ha ex-
que a
ortan-
dução
seria
se de
itores
ativa-
stica.

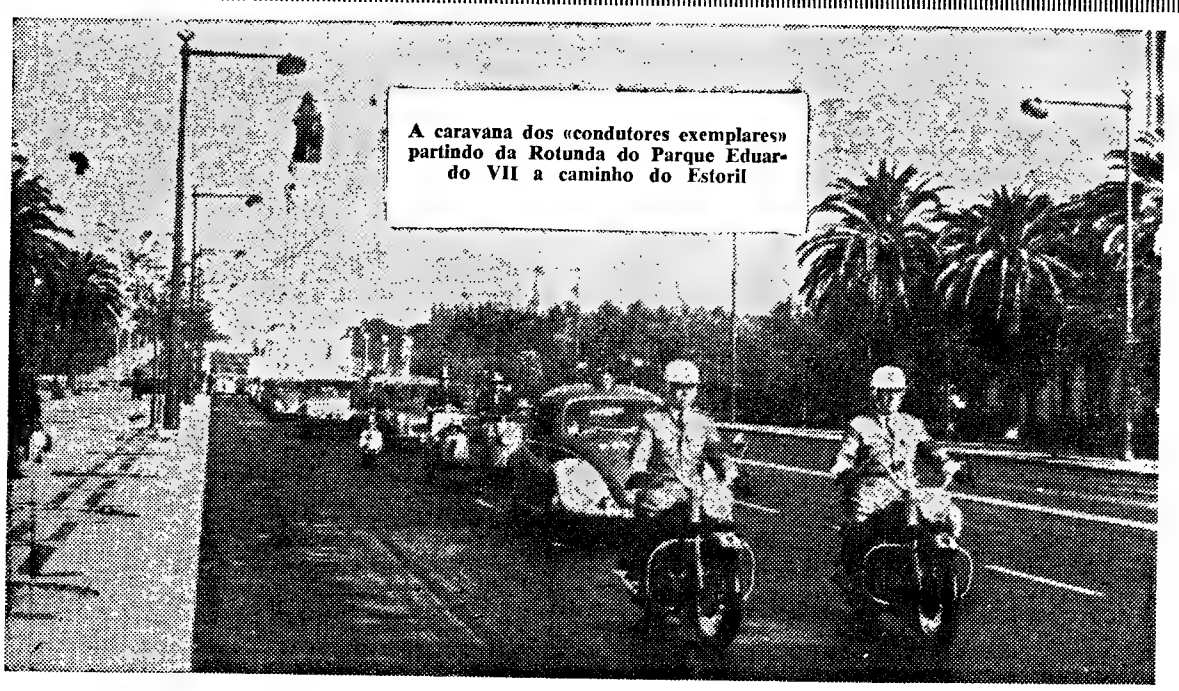
A prótese deveria ser permitida a todos, sem distinção.

Nova pergunta do dr. Costa Andrade:

— Gostaria de saber de que forma lhe parece que deva ser feita, com mais eficiência, a despistagem dos surdos, visto que o colega Campos Henriques criticou o exame feito com voz ciciada.

Resposta:

— Critiquei e condenei o exame feito com voz ciciada, pela forma como é executado e nas condições em que é realizado. Todavia, se for feito segundo as boas regras, pode ser util para rapidamente despistar os casos de surdez. Estou, no entanto, firmemente convencido que se obtêm resultados mais seguros com a logo-audiometria, radiocléctrica. Desejo esclarecer que o método não é complicado. Desde que se disponha de um audiómetro para logo-audiometria, com ligações para vários pares de auscultadores, podem examinar-se vários individuos de cada vez. Os que tivessem audição normal seriam logo aprovados. Os outros teriam que ser enviados ao otorrinolaringologista.



A caravana dos «condutores exemplares» partindo da Rotunda do Parque Eduardo VII a caminho do Estoril

Um problema de educação que é preciso resolver

—palavras do nosso director

No final do banquete de confraternização com que terminou a festa de consagração dos «Condutores Exemplares de 1964», o nosso director, dr. Norberto Lopes, afirmou:

«O automóvel deve ser um amigo nosso, um companheiro no qual depositamos confiança e que devemos tratar com deferência, porque nos pode prestar serviços inestimáveis. Transformá-lo num inimigo e num objecto perigoso só porque não sabemos lidar com ele, respeitar-lhe a nobreza do comportamento e refrear-lhe a natural impaciência do motor, é um crime de lesa-amizade e um atentado contra a vida do próximo e a nossa própria vida. Por via de regra, não podemos atribuir à máquina a responsabilidade do desastre. Só em raríssimos casos essa circunstância se verifica. A máquina comporta-se quase sempre com perfeita honestidade. O homem nem sempre. Nunca se viu, para citar um comentador irónico, um automóvel sair de uma garagem, pôr o motor a trabalhar só por si e desatar a fazer loucuras na estrada. Para que isso aconteça é indispensável a colaboração do homem. Alguém disse, e com razão, que o metal é duro e o cérebro humano é mole. E, em tantos casos, fraco, vaidoso, imprudente, inepto e gabarola. É conhecido o fenómeno do desdobramento da personalidade que se verifica quando entregam, seja a quem for, pobre ou rico, intelectual ou manual, príncipe ou plebeu, homem ou mulher, uma carta de condução em regra. Esse pequeno documento de capa cor-de-rosa tem o condão, ou antes o mau sestro, de transformar completamente a mentalidade daqueles a favor de quem é passado. A dama mais elegante e o cavalheiro mais circunspecto, que no convívio privado não se permitiriam dizer uma palavra que ferisse os ouvidos dos cirunstantes, com um volante na mão, perdem o «contrôle» dos nervos e da língua, e da sua boca saem os mais inesperados impropérios e os mais feios insultos. Há exemplos — felizmente poucos, queremos acreditar — de senhoras que guardam a maior compostura na vida privada e que ao volante de um automóvel, por dá cá aquela palha, proferem expressões que as fariam corar, de vergonha em família, diante de um filho ou de um marido.

O dr. Norberto Lopes falando dos problemas do trânsito e das finalidades das nossas campanhas

Com os homens, e em mais larga escala, sucede exactamente o mesmo. A carta de conduzir é um «permis» de má educação. Pois é preciso que deixe de o ser, para se transformar numa credencial de boa convivência. Se nos déssemos ao trabalho de procurar as causas que estão na origem de muitos acidentes de viação, descobriríamos com frequência nos seus responsáveis caracteres que não poderiam apontar-se como exemplares. Há, portanto, um problema de educação que é preciso procurar resolver e que deve começar pela escola».

PARA O NATAL
EMBELEZE A SUA CASA
com
REVESTIMENTOS
SOPAL
Rua Ivens, 56/64 — LISBOA

A importância do exame ocular na prevenção dos acidentes de viação

pelo DR. HENRIQUE MOUTINHO

(Continuação da 7.ª página)

e de 5 em cinco anos depois desta idade.

Compreende-se perfeitamente como podem ser variáveis as circunstancias da visão em períodos, sobretudo naquele longo intervalo que medeia até aos 50 anos, com uma unica inspecção, em que, se não a cegueira, pelo menos graves reduções da visão podem ter sobrevindo sem que nada conste na sua carta que impeça a condução, a não ser a consciência do próprio indivíduo, nem sempre posta em relevo pelo seu médico assistente e pelo próprio.

Como, porém, os exames oftalmológicos são feitos pelo subdelegado de saude, sobrecarregado com dezenas de indivíduos a examinar sobre vários aspectos e para várias circunstancias e situações em curto espaço de tempo e com meios técnicos deficientes, não podemos exigir de forma alguma que exames feitos nestas circunstancias sejam perfeitos e preencham as necessidades legais.

● Conclusões imediatas

Para concluir, tendo em consideração o que atrás expusemos, propomos que seja revisto o problema e lhe seja atribuída a devida importancia a bem da segurança e da saude publica, sob uma formula que se nos afigura simples, prática e eficiente: que os exames médicos não sejam integralmente realizados pelos subdelegados de saude, aliás competentes e cheios de boa vontade, mas apreciados por eles tendo como base exames especializados feitos por indivíduos reconhecidamente categorizados pela Ordem dos Médicos que nos rege nas responsabilidades profissionais. Tal como para os pilotos aviadores é regulado pela I. A. T. A., organismo internacional de segurança aérea — trazido evidentemente o problema ás devidas proporções quanto ás exigências requeridas pelas funções a exercer — as condições físicas de condutores de viaturas automóveis seriam exaradas em fichas da Direcção-Geral de Saude — departamento oficial do Estado — por qualquer médico especialista de competência oficialmente provada, em exame completo onde este daria, nas conclusões, a classificação adequada segundo as instruções legais apostas no verso da respectiva ficha.

Assim todo o indivíduo possuidor de carta de condução, cada três ou pelo menos 5 anos em data préviamente determinada, entregaria á Direcção-Geral de Viação o seu cartão de exame médico completo, com a assinatura reconhecida de cada especialista, á sua escolha (em geral o seu médico assistente habitual), donde constasse a sua capacidade para a condição a que se destinava, segundo as prescrições legais e o parecer do respectivo delegado de saude.

Sem exageros, mas dentro de uma lógica que nos parece indiscutível, teriamos uma selecção funcional perfeita e adequada ás exigências de cada caso, com um mínimo de perda de tempo não só para os candidatos, como para os delegados de saude, sobrecarregados com um aumento crescente de candidatos que se lhes deparam diáriamente para exame, em grande parte especializado, excedendo não só os seus conhecimentos correntes, como o material de exame de que dispõem, aumento este que não tem sido compensado com o proporcional aumento dos quadros de Serviço de Saude.

Supomos que não será exagero tudo quanto possa fazer-se na prevenção dos acidentes rodoviários, verdadeiro flagelo que vemos aumentar em progressão alarmante e contra os quais até hoje nada se fez ainda de eficiente.

Em ALGÉS o «DIÁRIO DE LISBOA vende-se na AGÊNCIA CULTURAL, Av. Combatentes da Grande Guerra.

A MOBIL E A SEGURANÇA RODOVIÁRIA

ESPERAMOS QUE TUDO O QUE SE FEZ ATÉ À DATA TENHA CONTRIBUIDO, AO MENOS, PARA LEVAR ÀS CONSCIÊNCIAS A VERDADEIRA EXTENSÃO E GRAVIDADE DA SITUAÇÃO AINDA EXISTENTE, E A NECESSIDADE PREMENTE DE ENCONTRAR COM RAPIDEZ AS SOLUÇÕES ADEQUADAS.

A segurança, uma das preocupações dominantes do mundo de hoje, é uma palavra de ordem na Industria do Petróleo.

A própria natureza das suas multiplas actividades obrigou os técnicos, desde a descoberta do «ouro negro», a debruçarem-se sobre os problemas que envolviam a segurança das pessoas e das instalações. Como fruto da experiência de tão longos anos a Industria do Petróleo nos nossos dias pode orgulhar-se de ser uma das de menor taxa de acidentes.

A Mobil, uma das pioneiras da Industria do Petróleo e verdadeira pioneira da lubrificação, foi-o de igual modo da segurança nos seus variados aspectos e, em particular, da Segurança Rodoviária.

Em Portugal, desde sempre, desde o início das suas actividades no nosso país, a Mobil Portuguesa, ao tempo Vacuum Oil Company, tem estado intimamente ligada a estes problemas.

Pelos mais diversos meios, por sua iniciativa ou colaborando com outras entidades e empresas a Companhia vem desenvolvendo também neste campo da segurança um esforço grande e permanente. Tem sido sua preocupação especial despertar em toda a gente que utiliza a estrada — automobilistas, ciclistas e peões — a convicção de que a segurança é um estado de espírito que é possível criar, educar, treinar e desenvolver a ponto de transformar a acção preventiva de qualquer acidente num acto reflexo ou quase automático.

Muitas são, na história da Mobil em Portugal, as realizações que, sempre com esta orientação, foram levadas a cabo.

Algumas, porque foram autênticas novidades com a maior repercussão ou porque se integraram em planos de grande amplitude que marcam a linha da evolução do problema e que estarão na base das realidades futuras, são verdadeiros marcos na história da segurança rodoviária, em Portugal, e merecem por isso, todas elas, referências especiais.

Em 1905, a Colonial Oil, que três anos depois seria encorporada na Vacuum Oil Company, edita a primeira carta itinerária de Portugal. Foi um primeiro passo de grande importancia que só em 1930 viria a ter continuidade e uma expressão mais adequada á época de renovação que se iniciava, com a edição do 1.º Itinerário Turístico do País, levada a efeito pela Vacuum com a colaboração do A. C. P.

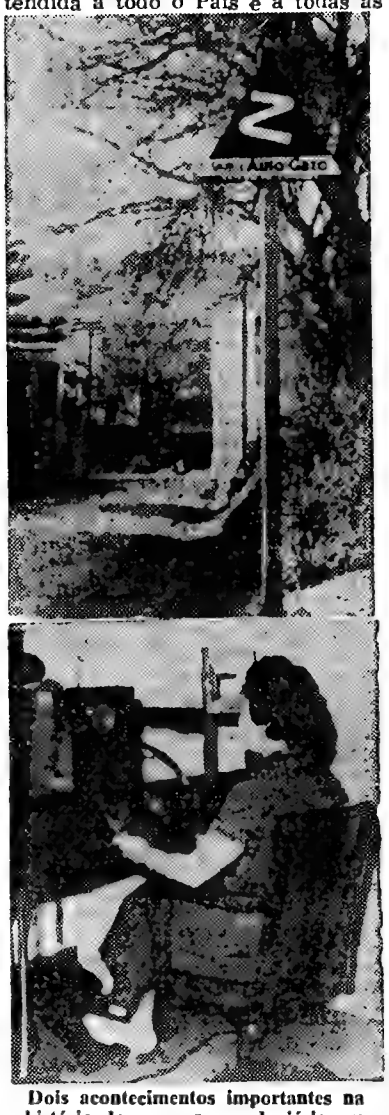
Esta edição vinha coroar uma série de iniciativas com as quais se principiava em Portugal a equacionar nos seus verdadeiros termos o problema do transito. Não se assistia ainda á invasão do automóvel, mas havia que prevê-la e começar a preparar as coisas para a poderem suportar sem grandes desequilíbrios.

Nessa ordem de ideias, a Vacuum tinha iniciado em 1920 a sinalização das estradas do Continente e Ilhas que em 1929 estendia ás picadas e estradas de Angola.

Esboçavam-se assim no nosso País as primeiras medidas de segurança na estrada e simultaneamente começava a fazer-se o apoio e a promoção turística, através de preciosas indicações, até á data inexistentes.

Deve-se também á Mobil a apresentação pela primeira vez em Portugal, da aparelhagem de testes psico-fisiológicos para condutores Trata-se de um conjunto de aparelhos que permitem avaliar o angulo e a profundidade de visão, a resistência ao encandeamento e a equação pessoal de reflexos do cand'dato a condutor. Estes aparelhos depois de terem estado expostos na Feira Popular foram oferecidos á Escola de Trânsito do A. C. P., onde passaram a constituir um precioso complemento da instrução dos novos condutores.

É em 1959 que surge em Portugal a mais ambiciosa iniciativa até á data posta em prática: uma Campanha de Segurança Rodoviária, estendida a todo o País e a todas as camadas de publico, com um plano traçado e com grandes objectivos a alcançar.



Dois acontecimentos importantes na história da segurança rodoviária em Portugal a que a Mobil deixou ligado o seu nome: a 1.ª sinalização das estradas portuguesas, iniciada em 1920 e a apresentação da 1.ª aparelhagem de testes psicofisiológicos para condutores utilizada no nosso País

Cabe essa honra ao «Diário de Lisboa» e pode hoje afirmar-se sem receio de desmentido que se devem ás suas Campanhas de Segurança Rodoviária o despertar das consciências para a enorme importancia dos problemas do transito.

A Mobil, com a sua experiência em diversos aspectos do complexo problema da Segurança e sempre atenta ás necessidades da comunidade em que se integra, esteve presente nas Campanhas desde a 1.ª hora e tem dado á iniciativa do «Diário de Lisboa» a mais ampla colaboração em todos os campos.

São inumeras as acções empreendidas pela Mobil no ambito das Campanhas de Segurança Rodoviária, procurando por todos os meios intensificar o contacto do maior numero de pessoas com as regras de uma condução e de um comportamento seguros

Desde a criação de carimbos com ilustrações sugestivas, que apõe em toda a correspondência, até á publicação de testes e passatempos, que de maneira agradável e simples ensinam as regras de transito, estende-se um grande numero de iniciativas que de uma maneira ou de outra dão o seu contributo para o futuro de segurança que se pretende atingir.

Destacamos de entre elas a publicação dos suplementos do «Diário de Lisboa».

Milhões destes suplementos — 600 000 na Campanha deste ano — foram distribuído: já aos Automobilistas, ciclistas e peões de todo o País através do próprio jornal e do pessoal da companhia, e com a cooperação e apoio sempre prontos dos «Gaiatos», da PVT e do pessoal da JAE.

Os suplementos não são — nem pretendem ser — um tratado de Segurança Rodoviária.

Alguns foram dedicados ao estudo de troços de estrada especialmente perigosos. Os restantes suplementos procuravam apresentar de uma maneira fácil de reter, e até de pontos de vista menos habituais, as principais regras de Segurança aplicáveis ás situações de trânsito mais comuns.

Constituem hoje, ao cabo de 4 Campanhas, um completo repositório dos princípios e das regras de um tipo de condução, a Condução Defensiva, que a Mobil introduziu em Portugal e que mais não é do que a que deriva da tese acima mencionada de ser a segurança, de tudo e antes de mais, um estado de espírito.

Aliás, e ainda no ambito das Campanhas de Segurança Rodoviária, a Companhia editou um pequeno livro, que largamente tem difundido, ilustrando aqueles princípios e divulgando as vantagens da Condução Defensiva.

Por ultimo na Campanha de 1960, coroando a intensa acção da Mobil e com o corolário das recomendações e advertências que vinham a ser publicadas, fez-se a primeira distribuição maciça de cintos de segurança.

Este invento tão simples e que tem dado as melhores provas em países onde já é obrigatóriamente adoptado, torna-se um precioso acessório para os ocupantes do carro, não só porque evita em cada um as consequências, tantas vezes fatais, do acidente, como pode evitar o próprio acidente. Na verdade um condutor que usa cinto de segurança revela, desde logo, uma predisposição que já é uma garantia de boa condução, e além disso, o cinto funciona como estímulo e «memória» de um comportamento ao volante capaz só por si de prevenir o acidente.

Refira-se que esta iniciativa da Mobil teve o melhor acolhimento, e pode dizer-se que foi a partir dela, embora estejamos ainda longe do que se poderá considerar ideal, que aumentou entre nós de maneira sensível o uso do cinto de segurança.

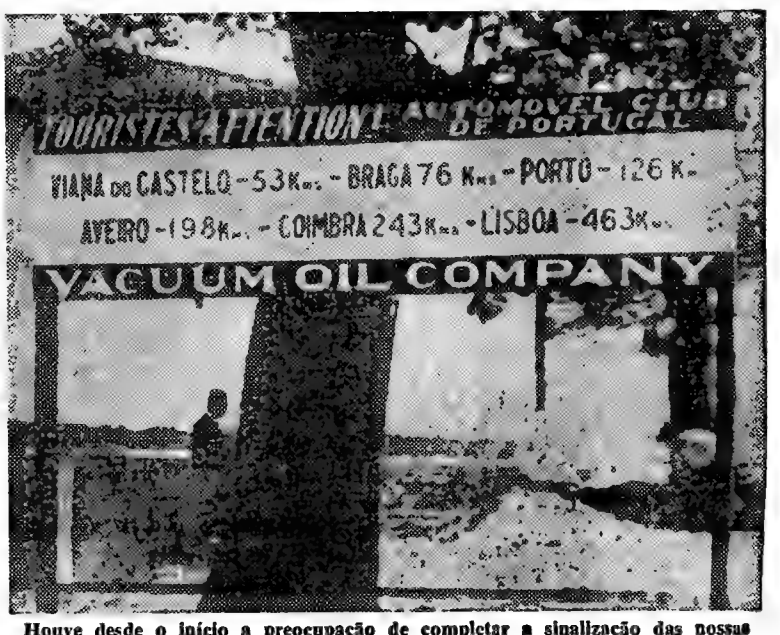
*

Demos em rápida resenha uma ideia do que tem sido a participação da Mobil nas várias tentativas de resolução do importantíssimo e cada vez mais urgente problema da segurança rodoviária.

Esperamos que tudo o que se fez até á data tenha contribuído ao menos, para levar ás consciências a verdadeira extensão e gravidade da situação ainda existente, e a necessidade premente de encontrar com rapidez as soluções adequadas.

A Mobil faz votos para que da colaboração sempre mais estreita de todos nasça o futuro de segurança e tranquilidade que desejamos.

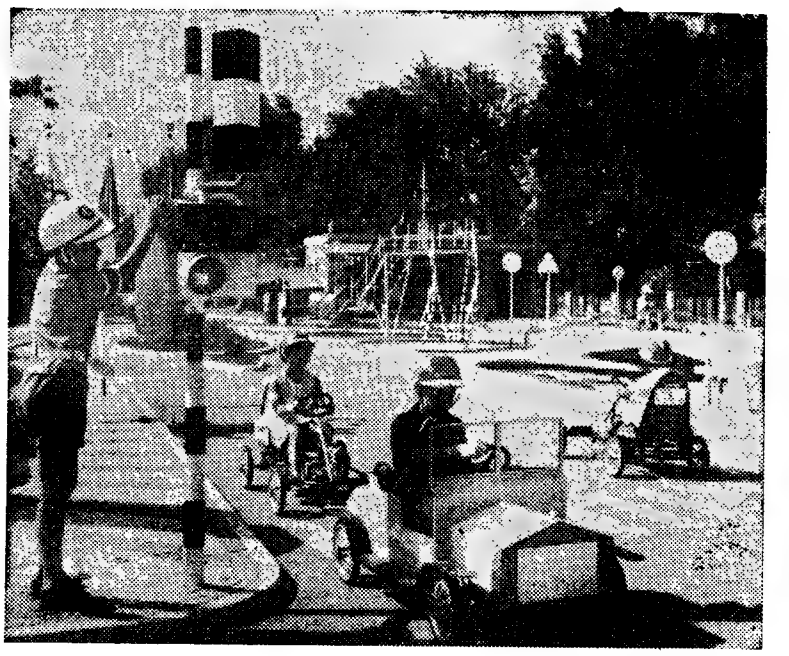
Foi intensa a acção da Mobil Portuguesa na campanha, que em todo o País, precedeu a mudança do sentido de circulação



Houve desde o início a preocupação de completar a sinalização das nossas estradas com informações especialmente dedicadas aos turistas

O CENTRO MOBIL DE TRÂNSITO

PORTA ABERTA PARA O FUTURO



As crianças participam activamente no «jogo» que se lhes propõem. Os «automobilistas» levam muito a sério o seu papel, procurando cumprir, o melhor que sabem e podem, as regras de trânsito. Por seu turno, os encarregados de as fazer cumprir vigiam atentamente as manobras dos primeiros

Parece não haver duvidas de que a necessidade de respeito mutuo entre peões e automobilistas, e a sua cooperação, se encontra em todos os caminhos que visam a solução dos problemas da Segurança Rodoviária.

Ambos devem ter consciência das dificuldades de cada um no trânsito moderno, cada vez mais intenso, rápido e difícil. Ambos devem fazer o possível para facilitarem

Esta é a reprodução do Diploma de Condutor Exemplar Infantil conferido aos melhores classificados do Concurso organizado pela Mobil

evitando situações difíceis que possam dar origem a acidentes, pela simples cortesia mutua e pela adopção de uma atitude defensiva perante o trânsito.

Como é natural a formação destas atitudes deve principiar com o início da idade da razão, através dos pais, e prolongar-se ao longo dos graus de ensino que a criança venha a frequentar. A inclusão nos programas oficiais do ensino de regras de trânsito verificou-se já em numerosos países, entre os quais se conta o nosso, relativamente á instrução primária.

As crianças são, porém, pouco permeáveis ao ensino puramente teórico e é difícil ao professor improvisar materiais e locais que lhe permitam reproduzir ou recrear o trânsito verdadeiro, da maneira mais atraente e convicente para os olhos de uma criança.

Para suprir tal carência, a Mobil Portuguesa construiu no Jardim Zoológico de Lisboa o seu Centro de Trânsito, inspirado nos Red Horse Traffic Centres, que tão bons resultados têm dado noutros países.

O Centro Mobil de Trânsito foi inaugurado a 10 de Maio de 1963 e, desde então, por ele passaram já mais de 14 000 crianças, dos 7 aos 10 anos de idade, numero este bem elucidativo do interesse com que foi recebido.

Unica instalação fixa do seu género existente no País, o Centro foi planeado por engenheiros e arquitectos portugueses, da Mobil, e dispõe de ruas alcatroadas, passeios empedrados, passagens de peões, sinais de trânsito e semáforos luminosos, tudo rigorosamente construído numa escala apropriada, funcional e atractiva para as crianças, e, ao mesmo tempo, praticável para os adultos.

A concepção da instalação fixa que preside aos Centros Mobil de Trânsito visa uma acção repetida sobre as mesmas crianças que, ao visitá-lo com certa periocidade, criam hábitos, uma familiarização com os problemas e o desejo de participarem na sua solução. Quando integradas em hábitos de segurança e na vida do Centro estas crianças constituem normalmente nucleos de irradiação de conhecimentos e de atitudes junto dos seus colegas e familiares.

Pelo Centro Mobil de Trânsito têm passado várias escolas primárias da capital, como por exemplo, os Externatos Sueco, Angolano e «Os Castores».

A Escola do Magistério Primário tem feito deslocar ao Centro, com certa regularidade, algumas das suas turmas e dado entusiástico apoio á inciativa, na pessoa do seu director, dr. Octávio Dordonat. São ainda mestres-alunos dessa Escola, que no Centro desempenham a missão de «instrutores de trânsito».

Procura assim o Centro Mobil de Trânsito colaborar com os futuros professores primários, beneficiando da sua preparação didática e atraindo-os para o problema da segurança rodoviária, proporcionando-lhes uma prática que os habilitará depois de colocados nos mais diversos pontos do País a ministrarem um ensino adequado aos objectivos em vista.

Durante a sua passagem pelo Centro de Trânsito, estes futuros professores primários podem ainda servir-se da instalação como se tratasse de um verdadeiro laboratório para o ensaio de métodos de ensino, procurando de forma dinâmica encontrar os mais adequados para a criança portuguesa.

Com efeito a passagem das crianças pelo Centro Mobil de Trânsito não se reveste de aspectos simplesmente recreativos.

Assim, as crianças na sua primeira visita começam por escutar, numa aula especialmente concebida para o efeito, uma conversa sobre a maneira como devem atravessar a rua, porque devem circular pela direita e o que significam os principais sinais de trânsito.

Passado este período, que se procura que seja breve e atractivo, as crianças passam á pista onde efectuam jogos de aplicação que as forçam a praticarem, como peões, as regras aprendidas.

Verificado o seu aproveitamento, começam a tripular pequenos «karts» a pedais.

Ao longo das visitas que vão fazendo, procura o Centro Mobil completar a sua aprendizagem, estimulando-lhes o desejo de melhorarem a sua atitude e hábitos de segurança através da criação das categorias de Peão, Condutor e Guia, a que vão ascendendo. Para tal as crianças recebem novos ensinamentos até atingirem a categoria de Guias, podendo então orientar o trânsito quer manobrando os semáforos luminosos, quer dirigindo o tráfego em cruzamentos e outros locais da pista.

Enquanto circulam pelo Centro quer a pé, quer nos carros, as crianças têm liberdade de movimentos, procurando-se não lhes impor itinerários para que criem elas próprias situações que terão de resolver. Estão, porém, permanentemente sob observação, chamando-se-lhes a atenção para as faltas que cometem e indicando-se-lhes o que deveriam ter feito e qual a regra de trânsito que não respeitaram.

Procura-se deste modo que a criança aplique na prática o que tenha aprendido na aula não se limitando a decorar um certo numero de regras sem as compreender.

De todos os lados tem a iniciativa da criação do Centro de Trânsito recebido palavras de carinho e louvor.

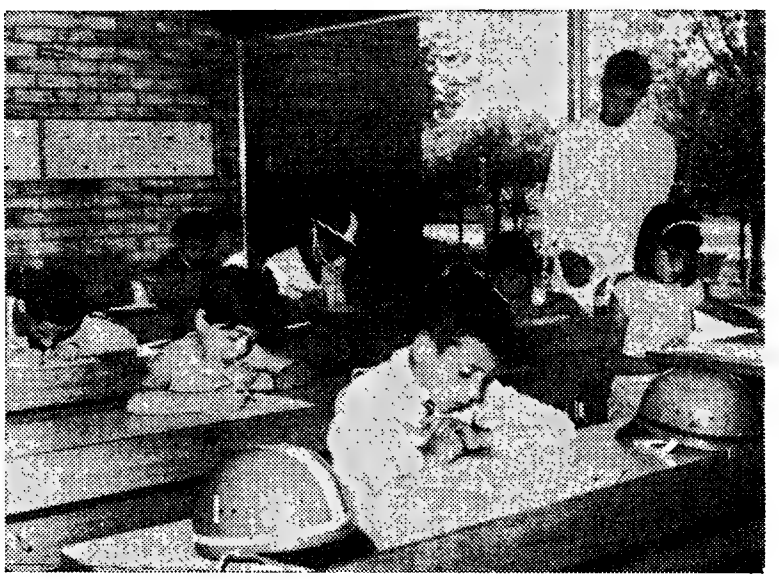
Procurando corresponder por todas as formas ao seu alcance ao interesse que o rodeia e alargar o âmbito da sua acção, o Centro Mobil de Trâsito teve ainda recentemente ensejo de participar, pela primeira vez, na Campanha de Segurança Rodoviária do «Diário de Lisboa» deste ano, a primeira realizada desde a inauguração do Centro.

O interesse e a valia destas Campanhas, eram por si só razões mais que suficientes para o Centro colaborar com o «Diário de Lisboa», dentro da sua esfera de acção. Organizou-se assim o Concurso do Condutor Exemplar Infantil que teve êxito assinalável entre a população juvenil da capital

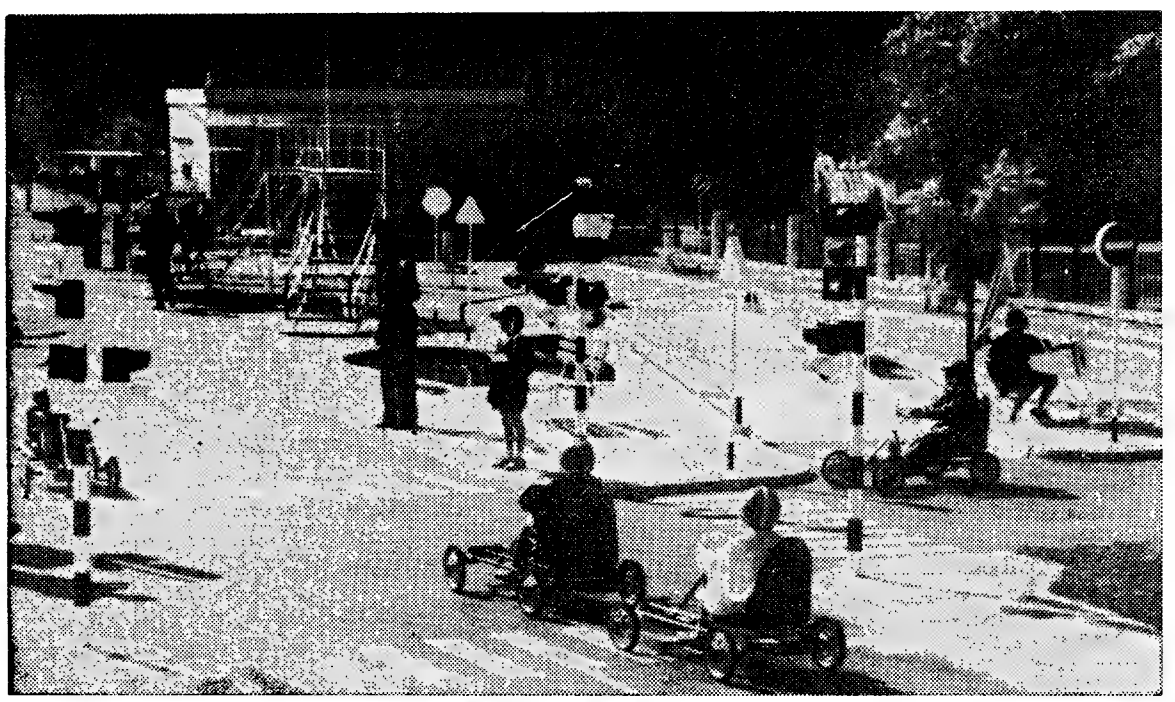
Nele participaram cerca de 500 crianças, 37 das quais foram apuradas «Condutores Exemplares Infantis» ao longo de uma série de três provas em que tiveram de pôr em jogo todos os conhecimentos, teóricos e práticos de regras e atitudes de trânsito ministrados no Centro Mobil.

Os Condutores Exemplares Infantis receberam um diploma e numerosos prémios como bicicletas, giradiscos, máquinas fotográficas, patins, aviões, camiões-tanques, cujo objectivo era estimular o seu interesse pela aprendizagem.

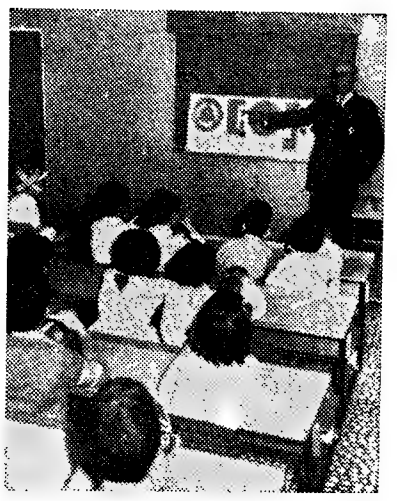
Durante o concurso era habitual ver numerosas pessoas, entre as quais pais e mães dos concorrentes «sofrendo» pelos filhos, acompanhando com enorme interesse as animadas provas que tinham lugar no Centro Mobil de Trânsito. Mas, mais valiosos do que os prémios que receberam foi o benefício que representou para estas crianças a aprendizagem e a prática de regras que podem contribuir decisivamente para a sua segurança ao andarem pelas ruas da cidade e para a tranquilidade das suas famílias, que ficam certas de que elas ao irem e virem das escolas sabem como devem proceder para que nada lhes aconteça.



Os jovens frequentadores do Centro Mobil de Trânsito são regularmente submetidos a testes gráficos destinados a exercitá-los na aplicação dos conhecimentos adquiridos e a estimular-lhes o interesse pelos problemas da segurança rodoviária



Nesta vista do Centro Mobil de Trânsito nota-se o cuidado que presidiu à sua construção, cuidado este traduzido numa réplica perfeita dum troço urbano com sinalização, semáforos luminosos, passagens de peões, cruzamentos e muitos outros pormenores destinados a envolver as crianças em problemas que terão de solucionar por si sós



Pretende-se no Centro Mobil que o ensino das regras d e trânsito seja atractivo para as crianças. Assim, na aula existem reproduções a cores dos sinais de trânsito e desenhos destinados a organizar verdadeiros jogos de perguntas e respostas, tanto do agrado das crianças

QUADRO DE HONRA DOS CONDUTORES EXFMPLARES DE 1964

Em todas as nossas Campanhas de Segurança Rodoviária temos apurado um conjunto de «Condutores Exemplares», através de uma selecção rigorosa efectuada em todo o País. Inicialmente, estes condutores são escolhidos pelas brigadas da P. V. T. e secções de transito da P. S. P. do Porto e de Lisboa, totalizando, em média, mais de meia *dezena de milhar. Seguidamente, faz-se uma segunda selecção, por meio dos elementos cadastrais registados na Direcção-Geral de Transportes Terrestres. Finalmente, são escolhidos os condutores com uma ficha limpa e com as cartas mais antigas. Deste modo, conseguimos já apurar uns milhares de condutores dignos de serem distinguidos e que temos apresentado, todos os anos, como exemplo para os demais. As festas da sua consagração com que encerram, normalmente, as nossas campanhas, são não apenas uma homenagem justa aos que podem ser considerados como condutores conscientes e prudentes como também um estímulo para todos os que guiam automóveis, camionetas, motos, «scooters» ou bicicletas, por esse País fora.*

Os diplomas e medalhas que lhes atribuimos são outros tantos troféus de que podem sentir-se orgulhosos, conquistados com o seu bom senso, prudência, educação cívica, disciplina, obediência ás regras do transito, respeito pelo seu semelhante e competência de condução. As suas virtudes são ainda premiadas, todos os anos, com uteis e valiosas lembranças das firmas que colaboram nestas jornadas.

Hoje, publicando os retratos de alguns dos «Condutores Exemplares de 1964», rendemos-lhes mais uma merecida homenagem, apontando-os como exemplo a todos os condutores portugueses.

DE CIMA PARA BAIXO E DA ESQUERDA PARA A DIREITA:

NA 1.ª FILA — D. Isabel da Anunciação, eng.º Augusto de Abreu Nunes, eng.º-agrónomo António de Morais Sarmento, dr. Artur Bruto da Costa, capitão Alves Ribeiro, Fernando Cabral Vaz, João Lopes, Joaquim António Pestana, Joaquim Rodrigues Canelas e José Ferro Calqueiro.

NA 2.ª FILA — Francisco dos Santos Gentil, Carlos Pereira de Passos, António Miranda Serôdio, Albano Ribeiro da Silva, António Ferreira Nunes, Cirilo do Carmo Gregório, Carlos Monteiro, Manuel Custódio, Firmino dos Santos e António José Correia.

NA 3.ª FILA — João Avelar, Aires Carvalho Reis, Sebastião Correia de Oliveira, Teófilo Quesada, Francisco da Palma Mota, Mário Assunção Rodrigues, Rui Tomé Louro, Alípio Luís da Cruz, Albino da Silva Cabeça e Manuel Carpalhoso Junior.

NA 4.ª FILA — Abílio Ferreira Polónia, Fernando Rendas Marques, João Lopes Leite, Manuel da Costa Cabral, Frutuoso da Piedade Mendes, Ramiro Pereira Dias, João Ferreira Morgado, Manuel da Silva Capão, António Augusto Pereira Dias e José Sebastião.

NA 5.ª FILA — Leandro Baptista Cabeça, Álvaro Alves Martins, Luciana da Silva, Fausto Viana Tomás, António José da Conceição, João Maria Correia, Júlio Pires Pinzaleiro, António Silva Antunes, José Maria Simões e Adolfo Ribeiro.

NA 6.ª FILA — José Pinto de Carvalho, Manuel Dias, Miguel Augusto Teixeira, Alberto da Costa Pais, António da Costa Araújo, Aníbal da Cruz Guerreiro, Pepe Fernando Ribes, Francisco Serôdio Gomes, António da Purificação Bravo e Francisco Pedro Farreu.

QUADRO DE HONRA DOS CONDUTORES EXFMPLARES DE 1964

DE CIMA PARA BAIXO E DA ESQUERDA PARA A DIREITA:

NA 1.ª FILA — Epaminondas José dos Santos, Joaquim José Xavier de Sousa, João Duarte Sousa Saraiva, Lafayete de Jesus Franco, José de Almeida, José Sequeira, Luís Mendes, Joaquim Vieira da Rocha, HenriqueFerreira Cotraia e João Manuel Vieira da Silva.

NA 2.ª FILA — Belmiro Henrique de Almeida, António Ferreira da Silva Duque, Aníbal Francisco, Augusto Pinto da Costa Pereira, Manuel Gonçalves Guerreiro, António Fernandes, Francisco Maciel, Francisco Santos Nunes, Henrique Castro de Azevedo e Joaquim Gonçalves de Sá Calado.

NA 3.ª FILA — Joaquim Portugal, Virgílio de Almeida Lopes, J. Salazar Coelho, Manuel Pereira Duarte, Augusto Avelino Cândido da Silva, António Brochado Novais, Paulino Anastácio, Firmino da Piedade Pardal, António de Sousa Chumbinho e Alfredo de Jesus Correia.

NA 4.ª FILA — António Gonçalves, José Pereira Soares David, António Francisco de Sousa, Lucindo Osório, José Joaquim Contreiras, João Luís de Almeida, Manuel Costa, Sabino Ferreira, Jorge Dias Moita e Augusto da Silva Martins.

NA 5.ª FILA — José Cândido Seco, José Fernando Guerreiro, Luís Amadeu Leandro, Manuel Gonçalves Contreiras, Vasco Jorge de Araújo Gomes, Felix António de Abreu, Carlos Jorge de Oliveira, Augusto Figueiredo Lopes, José Bergano Torrado e Joaquim Francisco.

NA 6.ª FILA — Abel Marcos, Manuel da Circuncisão Pires, António Figueiredo Antunes, Serafim Pereira da Silva, António Henriques de Sousa, Francisco Domingues Martins, José Augusto Graça de Carvalho, Ismael de Jesus Nogueira, António Duarte e Francisco Mendes Caroço.

QUADRO DE HONRA DOS CONDUTORES EXEMPLARES DE 1964

DE CIMA PARA BAIXO E DA ESQUERDA PARA A DIREITA:

NA 1.ª FILA — Manuel Luís da Costa Isidro, Amadeu Herculano de Moura Stoffel, Manuel Alves Trapalha, José Rodrigues Engrácia Junior, Manuel Nascimento Ribeiro, João Franco Mesquita, Manuel Pedro da Cruz Silva Palma, José Pereira da Rosa, Carlos dos Santos e João Marcos das Neves Junior.

NA 2.ª FILA — Manuel Baptista, Joaquim de Freitas Maia e Silva, Agostinho Paiva de Sousa, Copérnio Magalhães Lara, Manuel Gonçalves da Costa, António Martins Branco, Francico Pereira dos Santos, Francisco Alves da Silva Mota, Joaquim Rodrigues de Sousa e Crispim Lopes Miranda.

NA 3.ª FILA — José Nogueira Rodrigues, Joaquim Miranda dos Santos, António Ferreira Nunes, João Maria da Silva Junior, Carlos Pinto de Morais, Joaquim António Canais, Alfredo Celestino Graça, João Neves Pato, João Carapeta Velez e José Leite Freitas Magalhães.

NA 4.ª FILA — Joaquim Rodrigues, António Francisco Contreiras, José Ferreira Gustavo de Sousa, Alexandre Manuel da Silva, Adriano Júlio de Oliveira, Albino Vieira, José Flores, Guilherme Domingues Pedrosa e Silva, José Luís Nunes Correia e Joaquim dos Santos Baptista.

NA 5.ª FILA — Fernando Ricardo, Raul dos Santos Pedroso, Joaquim Ribeiro, João Antunes Quitério, José Vieira Gaspar, José de Oliveira Matos, José Gomes Braz, João Manuel Vieira da Silva, Adelino Gregório e Francisco Cama.

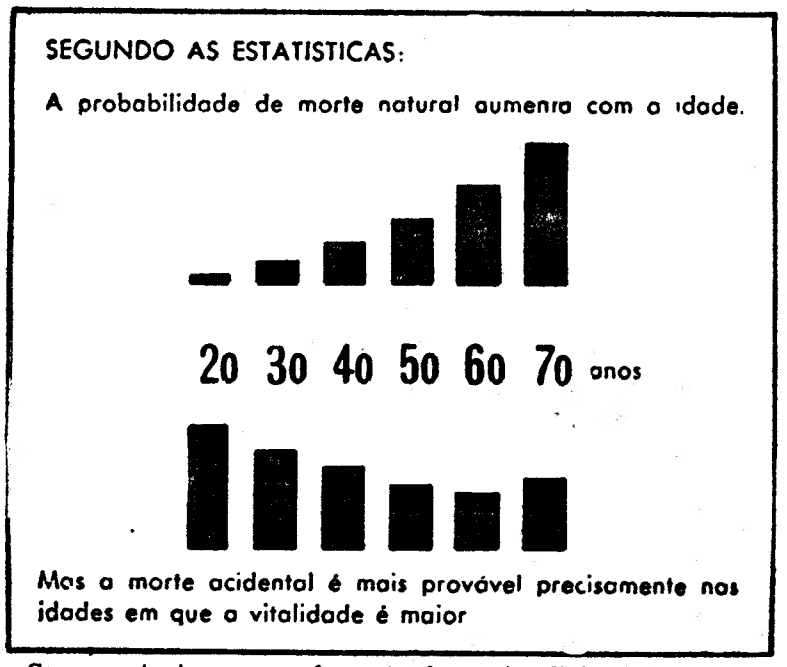
NA 6.ª FILA — José Bernardo Ruas, Manuel de Oliveira, Joaquim Velez Nunes, António de Almeida, José Carvalho Nunes, Mário da Rocha Moutinho Ferreira, Gaspar de Matos, Sidónio Flores, Alfredo Baptista Pereira, Francisco Correia Teresinha e José Fernandes.

O seguro de acidentes pessoais que a Império oferece aos automobilistas não se adapta única e exclusivamente a acidentes ocorridos na estrada

Ligada á vanguarda do progresso social e técnico, apoiando as mais dinamicas e arrojadas iniciativas industriais e comerciais, a Império tem, em relação a elas, uma função que nunca descurou e que lhe exige permanente actualização e desenvolvimento. Chegou assim á posição de liderança em que hoje se encontra. Mas, para além dessa função e através dela, o campo da sua responsabilidade alargou-se. Moldada em dados científicos, a sua experiência vai hoje dos problemas individuais da vida quotidiana ás necessidades mais complexas das grandes unidades industriais. Todos os sectores da opinião conhecem a sua actividade, têm contacto directo com ela e... fazem justiça aos seus métodos de trabalho

O seguro de Acidentes Pessoais Império e a vida moderna

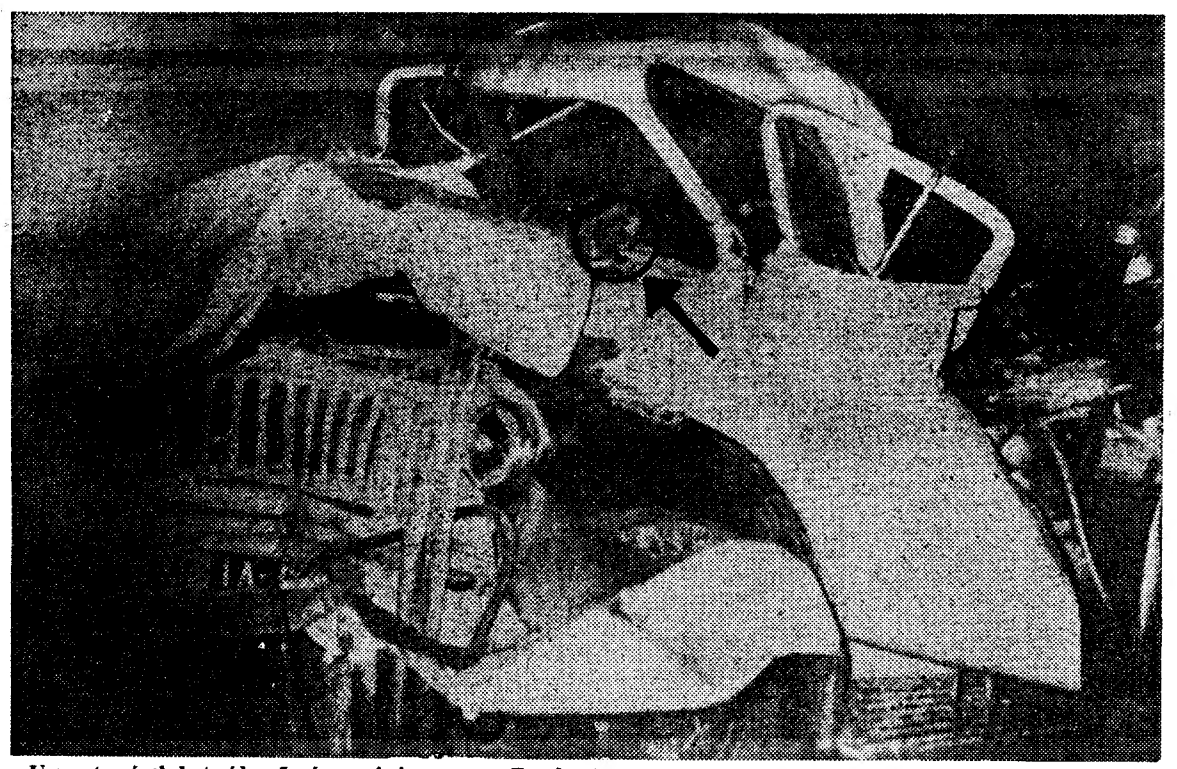
Com toda a sua febril agitação — circulação intensa nas estradas e nas grandes cidades, novos meios de transporte mais rápidos e mais perigosos — a vida moderna tornou a morte por acidente frequentíssima precisamente nas idades em que mais falta faz á família o braço do seu chefe. Com efeito, ao analisarmos os índices e estudos estatísticos, verificamos que a probabilidade de morte natural é inversamente proporcional á de morte por acidente nos diversos escalões de idades que o ser humano atravessa ao longo da sua existência. É isso, precisamente, o que se exemplifica no quadro seguinte:



Mas a morte acidental é mais provável precisamente nas idades em que a vitalidade é maior

Sempre atenta ao que de necessidade social transparece destes elementos, não descurando, por seu lado, todos os meios de protecção e previdência que a vida dos nossos dias reclama, tem a Império apontado aos automobilistas as vantagens do seu seguro de Acidentes Pessoais. Com efeito, atendendo ás condições actuais de condução e segurança rodoviárias, nada justifica que qualquer condutor, precisamente na época de progresso que atravessamos, ignore uma forma de protecção á família que, sob a forma imediata de um seguro de taxas bastante reduzidas, leva a sua casa — exactamente áquela casa por que ele deixará de velar em caso de acidente mortal — a solução económica para os mais diversos problemas que, em ocasiões semelhantes, costumam surgir. E, como que a reforçar esta posição da Império, cita-se o exemplo de alguns países — todos eles com índices de mortalidade em desastres rodoviários mais baixos que os nossos — em que a prática do seguro de Acidentes Pessoais é considerada quase como um acessório da condição de ser condutor. O seguro em questão não se adapta unica e exclusivamente a acidentes ocorridos na estrada, mas também, e isto deve ser considerado, a todos quantos ocorram na vida profissional e particular do segurado e que possam motivar a morte ou invalidez permanente. Por tudo quanto se disse, e com forte dose de razão, o seguro de Acidentes Pessoais Império é hoje considerado como a medida exacta das necessidades pessoais do automobilista.

Destruído o veículo, o importante é que os estragos materiais e as famílias dos ocupantes estejam garantidos com um seguro


Um automóvel destruído não é o mais importante. E a família do condutor? Em que situação económica o seu chefe a deixou?

A IMPÉRIO acompanha a acção do homem moderno e os seus gigantescos empreendimentos.
Moldada em dados científicos a sua experiência vai dos problemas individuais da vida quotidiana às necessidades mais complexas das grandes unidades industriais.
AO SEU SERVIÇO
IMPERIO
a sua seguradora
SEDE: RUA GARRETT, 69 TELEF. 36 93 93 LISBOA 2

Encontro do psiquiatra com o automobilista

pelo PROF. BARAHONA FERNANDES

(Continuação da 3.ª página deste suplemento)

co de torpor, fadiga e vertigens. Com a clorpromazina e seus derivados, nas doses, em que hoje se usam, é necessária grande prudência. Melhor que as proibições são as recomendações do médico, aceites na base da confiança pessoal do doente e no seu próprio interesse e apelo á sua responsabilidade.

Efeitos secundários ocasionais de outros medicamentos, como certos antidiabéticos e até simples analgésicos e fármacos de acção vegetativa, podem-se repercutir sobre a capacidade de condução.

O seu carácter transitório não deixa de constituir um risco *emergente*, que podemos e devemos prevenir.

☆

Estruturando-se na base deste plano corporal estão outras *instancias da Personalidade*, de importancia crítica para o automobilista — as *pulsões instintivas*, a *actividade espontanea* e os *afectos e emoções*.

Novos capítulos aliciantes que requerem a maior atenção dos médicos e psicólogos.

Para o fim em vista, parece-nos util distinguir as *instancias básicas do humor e impulsões* (fundo endotímico-vital) das restantes organizações mais diferenciadas da Pessoa, ao nível do *Carácter*, das *reacções psicodinamicas* em relação com os outros e o *Espírito pessoal*. Das primeiras, interessam ao clínico as doenças afectivas e outras psicoses. Das segundas, muito mais as reacções psicológicas (vivenciais) aos acontecimentos da existência, as neuroses e as anomalias psicopáticas da Personalidade.

A experiência do Psiquiatra traz-nos recordações de muito interesse. São os doentes com excitação maníaca que se lançam, na sua alegria festival de vida, em correrias desabaladas e insensatas, compram carros e não os pagam, dissipam a existência em desordem social.

São os *depressivos inibidos* e incapazes de toda a acção na fase aguda; cautelosos e indecisos, em períodos mais activos e os casos excepcionais que procuram o suicídio automobilístico, sacrificando delirantemente também a família. E' toda a sorte de más disposições interiores (distimias) levando á condução irritada, tensa e portanto perigosa

São ainda, atingido o nucleo de Pessoa, as *psicoses* de tipo esquizofrénico, incapacitando para a acção social. Não, porém, de forma total. E' curioso como mesmo em fases de intensa actividade delirante certos doentes, em especial paranóides, conservam os automatismos e guiam com perfeição — desviada a sua atenção para uma actividade concreta em relação com a realidade. Conhecemos alguns esquizofrénicos estabilizados cuja melhor ergoterapia (terapéutica ocupacional) é a condução.

E' claro que é necessário grande cautela e apoio médico e pessoal. Com o largo uso actual dos fármacos psicotrópicos a situação torna-se mais arriscada.

A abstenção em fases agudas de tratamento intensivo é a regra: em fases de recuperação social, usando doses moderadas de medicamentos sob observação médica (atenção á hipotensão arterial, recaídas psicóticas, etc.), cremos não dever ser demasiado rígidos e permitir conduzir, pelo menos com outra pessoa ao lado.

Do ponto de vista legal, exige-se, em geral, um período de 2-3 anos de completa ausência de sintomas para considerar tais doentes aptos a conduzir.

A situação é muito diferente nas neuroses e psicopatias. A experiência da consulta mostra-nos que em muitos neuróticos, excepto em crises agudas, não há motivo para se negar autorização para guiar.

A maioria dos «condutores loucos» não enfermam propriamente de «neurose». São antes desmandados de cunho psicopático. Muitos neuróticos compensados, apesar de alguns sintomas, conduzem correctamente, por vezes mesmo com maior prudência e cautela do que muitos ditos «sãos».

Conhecemos ansiosos e despersonalizados a quem o volante dá plena confiança em si e perfeito autodomínio. Um nosso velho cliente, com ansiedade cardíaca, guiava de Lisboa a Paris, quase sem repouso, plenamente satisfeito e confiante.

Certos fóbicos e obsessivos escudam-se na perfeita mecanica do seu carro, como uma espécie de protecção contra a sua insegurança e necessidade de suporte e perfeccionismo. São condutores impecáveis. Contou-nos um colega o caso de um corredor de automóveis que não podia, por angustia e vertigens, dar dois passos a pé ..

Veremos adiante como o automóvel pode ampliar o próprio Eu, numa espécie de nova corporalidade, mais potente e rigorosamente obediente á vontade do condutor.

O mesmo não diremos dos enfermos com acentuada ansiedade manifesta, ou simplesmente hiperemotivos. Perante os acontecimentos exteriores imprevistos e «ameaçadores» da estrada, podem eclodir respostas emocionais intensas (reacções de surpresa, espanto, ansiedade, etc.) inibindo ou perturbando a manobra adequada.

☆

Entramos assim num campo limítrofe do normal e alcançamos as instancias mais elevadas da Personalidade.

Há então que considerá-la no seu conjunto e situá-la e compreendê-la no seu ambiente.

Se tivéssemos tempo, trataríamos agora a perspectiva do *desenvolvimento da personalidade* nas suas relações com o automóvel, e as suas variantes, erros de atitude e reacções vivenciais.

Conhecem o tipo peculiar de acidentes — com motocicletas e outros — dos *jovens imaturos* e instáveis, ansiosos pela maioridade legal antecipada que lhes permita conduzir — convencidos que o motor lhes confere o que lhes falta em anos de aprendizagem e reflexão.

Tornam-se também hoje frequentes os casos de pessoas já maduras que, depois dos 45-50 anos, acalentam o desejo de começar a conduzir, porventura para se rejuvenescerem com a nova fachada imponente e potente do seu carro. Assistimos já a dramáticas frustrações nessas circunstancias em pessoas que erradamente punham as suas ultimas «esperanças» de afirmação e realização de si mesmas na obtenção da carta...

O *desenvolvimento intelectual* também tem interesse. Há grandes diferenças individuais nas capacidades de compreensão técnica (menor no sexo feminino) e outras aptidões, por exemplo, de apreensão espacial (avaliar a distancia e velocidade de outro carro, visto ao longe, nas ultrapassagens!).

O nível de inteligência média dos requerentes de carta de condução tem baixado nos ultimos anos (Hampel) provávelmente devido á diferente estrutura social.

Descrevem-se casos de imbecis (C. I.=30) conduzindo impunemente, apesar da sua incapacidade de compreensão... Há, no entanto, uma certa correlação entre o nível mental e de instrução e a condução com segurança (Mc. Forland). E', pois, recomendável excluir os atrasados mentais.

As *motivações* mais frequentes de acidentes — agravando além disso o efeito de todas as outras causas — são de ordem temperamental e caracterológica.

São as *personalidades impulsivas*, precipitadas, com prevalência instintiva sobre a reflexão, propensas a actos instintivos e agressivos e a reacções de curto-circuito (imediatas ou irreflectidas, por panico ou defesa).

São ainda os *inseguros*, tímidos, sem escrupulos, indiferentes e desdenhosos do sentir dos outros, agindo insensíveis, ou ressentidos, ou presos de cólera e agressividade mal contida.

São ainda, os *inseguros*, tímidos, sensitivos ou instáveis e lábeis de humor, com reacções emocionais e motoras bruscas e incontroláveis.

São os *depressivos*, com pouco contacto com o Mundo, inibidos, indecisos, sem iniciativa, frustrados e ansiosos.

— Outros tantos «modelos» de Personalidade, nos quais se recrutam os acidentados (Sievers, Laberken, etc.).

Tem-se dito e repetido que há um tipo peculiar de *Personalidade «propensa» aos acidentes*. Não é de forma alguma específica e inclui muitos dos caracteres referidos, sem unidade. Muitos autores (P. Ulich e outros) põem sérias dúvidas à sua realidade.

Outros dão mais relevo às motivações psicológicas «profundas»—conflitos não resolvidos, agressividade ou tendências de autopunição e culpabilidade «inconscientes».

Poder-vos-ia contar curiosas vivências de doentes em tratamento psicoterápico, relacionando certos acidentes com desejos latentes de suicídio (a «fuga para o perigo», a «fuga para o acidente»), pelo «prazer do perigo» ou, pelo contrário, com afirmações do instinto de potência, regressão a condutas infantis, etc. (4).

Os psicanalistas conhecem casos em que os acidentes de viação podem ser interpretados como equivalentes de um «suicídio» e até de «homicídios» — infelizmente nada simbólicos...

Em certos indivíduos a posse e domínio de um carro de força é aproveitada para satisfazer o chamado *instinto* nietzschiano de *potência* (Rèpond), de orgulho e supremacia.

Reflectindo no assunto, tecemos a hipótese, já antevista desde P. Schilder, de o automóvel poder representar, por *alargamento e identificação do próprio* «eu», uma amplificação poderosa do *esquema corporal*, uma nova imagem da própria corporalidade. Um «bom volante» faz corpo com o seu carro, até que ambos reagem como um todo. Exteriormente o carro exprime o «status» social a que se aspira — o «espada» imponente, reluzente, marcando, como outrora a carruagem, a «posição» do seu dono — agora ele mesmo autocondutor, identificado com a potência do motor, empolgando-se com o seu roncar, em acelerações deslumbrantes para os rivais e afirmativas da sua virilidade e poder, não só social e económico, como até de sedução...

Certas reacções de impaciência e revolta perante os sinaleiros, que, com surpresa dos próprios, eclodem em algumas pessoas, em geral serenas, podem exprimir um conflito latente com a autoridade paternal ou outra. O não tolerar uma ultrapassagem, lançando-se, com cólera cega, em vertiginosas correrias, é bem o espelho de rivalidades exaltadas pela superioridade momentanea, com que é vivido o próprio Eu, projectado na aparência e na força do carro.

Nem sempre são os desinibidos, os excitados, os *impulsivos* que mais tendem para estas atitudes desviadas. Falámos já dos depressivos, de *conduta passiva*, indecisos na condução e relaxados nos cuidados ao carro (até dos travões!), com frustrações sucessivas, presos de angústia perante a existência. O auto é então integrado nessa problemática e, em desespero, são, por vezes, levados a ímpetos sobrecompensadores, a actos agressivos, por seu turno, determinantes de novos sentimentos de inferioridade e de culpa, culminando em condutas autopunitivas, geradoras de desastres.

Devemo-nos, no entanto, precaver contra interpretações psicanalíticas fantasiosas, sem suficiente fundamento em longas horas de observação por psiquiatras experimentados.

O simples facto da existência de «complexos», ou melhor de conflitos e perturbações psicodinâmicas, mais ou menos profundas, não basta para motivar um acidente. Muito menos para aconselhar a abstenção de conduzir. Nem tão-pouco a simples existência de neurose ou desvios psicopáticos exclui, por si só, a capacidade para obter a carta, ou justifica a sua perda. O que importa são as *reais deficiências e perturbações do «contrôle»* da situação, atestadas pelo médico e pelos testes e, acima de tudo, pelo comportamento, pela «biografia automobilística» do sujeito, por toda a história do sujeito, no caso de acidentes e má adaptação anteriores á vida familiar, escolar, profissional, etc.

O risco não está em qualquer estrutura específica da Pessoa. Mas sim nas *perturbações ocasionais* e nos *desvios acentuados de média* e a sua imperfeita compensação. Segundo Boscher, está nos contrastes, já descritos, da impulsividade e da inércia, da hipermotilidade e da apatia, etc. Daí advêm respectivamente os *acidentes activos* por reacções excessivas, instintivas e agressivas e os *acidentes passivos* por falta de reacção, ansiedade ou por exposição e busca não consciente dos perigos.

Também há carros de força que tudo querem ultrapassar e os modelos de pequena cilindrada que brigam com a circulação por falta de velocidade...

Assim contraditórios são os problemas humanos — sem excluir o da segurança rodoviária.

☆

Para concluir: — insistimos, de novo, na necessidade de colaboração das autoridades com os médicos.

Dada a extensão e dificuldades do tema, dever-se-ia, a exemplo de outros países, criar novas organizações técnicas médico-psicológicas especializadas para a investigação e prevenção dos problemas de trânsito, mais latas do que as secções respectivas do Instituto de Orientação Profissional. A recente obra de Peukert e Nieschke, por exemplo, dá conta da experiência e do trabalho realizado no Instituto Médico-Psicológico da Sociedade de Observação Técnica da Renânia, em Colónia. É este um ramo da Psicologia industrial e social que começa a desenvolver-se no nosso País. Além dos psicotécnicos, não se deve pôr, porém, de parte o papel primacial dos médicos internistas e de várias especialidades em estreita colaboração com os psicólogos, os sociólogos e os engenheiros e técnicos de transito.

Não basta a selecção dos condutores, nem o afastamento dos doentes e inaptos. Devemos propugnar por uma autêntica Saude *rodoviária* — a boa organização do tráfico sem conflitos exteriores — e a boa adaptação dos Homens sem conflitos e dificuldades interiores.

Para além da prevenção do alcoolismo, da fadiga e outras causas evitáveis de acidentes, levanta-se o magno problema da melhor formação da Personalidade do condutor — afinal um problema pedagógico de adaptação à actual vida técnificada, sem perda das qualidades humanas.

Além da *aprendizagem* dos automatismos da condução, do treino e da disciplina da atenção concentrada, da capacidade de *resolução e da previsão das emergências* nas situações de alarme (5) há outra espécie de formação educativa mais do âmbito do Carácter do Espírito pessoal — a aquisição das *normas de conduta*, daquilo que se pode dizer a Educação Cívica — o respeito pela Pessoa, pela segurança e pela vida dos outros, a aplicação exacta, mas tolerante, das regras do transito, sem rigidez legalista e feita no interesse geral, as concessões — em simpatia — vencendo o egocentrismo perante as dificuldades, em suma, o combate à negligência (6) e dispersão, a *cooperação com os outros* na facilitação do transito e da prevenção dos acidentes.

Sem quaisquer preconceitos, dever-se-la exigir uma autêntica Ética do transito adaptada aos tempos (7).

Porque se não há-de dar um cunho «desportivo»—no melhor sentido do conceito — ao «espírito do tráfico»?

O automobilismo está ainda imaturo e em fase afirmativa de competição e, já por outro lado, demasiado profissionalizado. Em qualquer caso, as regras do «*fair-play*» só lhe poderiam ser proveitosas.

Façamos compreender àqueles que se sentem libertos das peias da cultura, ao disparar pelas estradas fora, que o seu carro não é uma arma que lhes permita passar a viver como seres puramente instintivos, em plena selva...

Não. O encontro com o médico, feito nestes diferentes planos, dá a esta campanha um cunho mais elevado — antenticamente *humano*

Louvemos pois o Auto-Clube Médico e o «Diário de Lisboa» pela sua tão meritória iniciativa em prol da Saude rodoviária.

---

(1) M. Mikorey diz que o automóvel representará, para os arqueólogos das idades futuras, o fóssil característico da mentalidade dos homens dos nossos tempos...; uma espécie de brinquedo preferido do homem moderno...

(2) Segundo amável informação do dr. Almeida Araújo, director daquele Instituto, foram feitos, desde 1938, 4104 exames, dos quais apenas 1168 pedidos pela Direcção-Geral de Saúde.

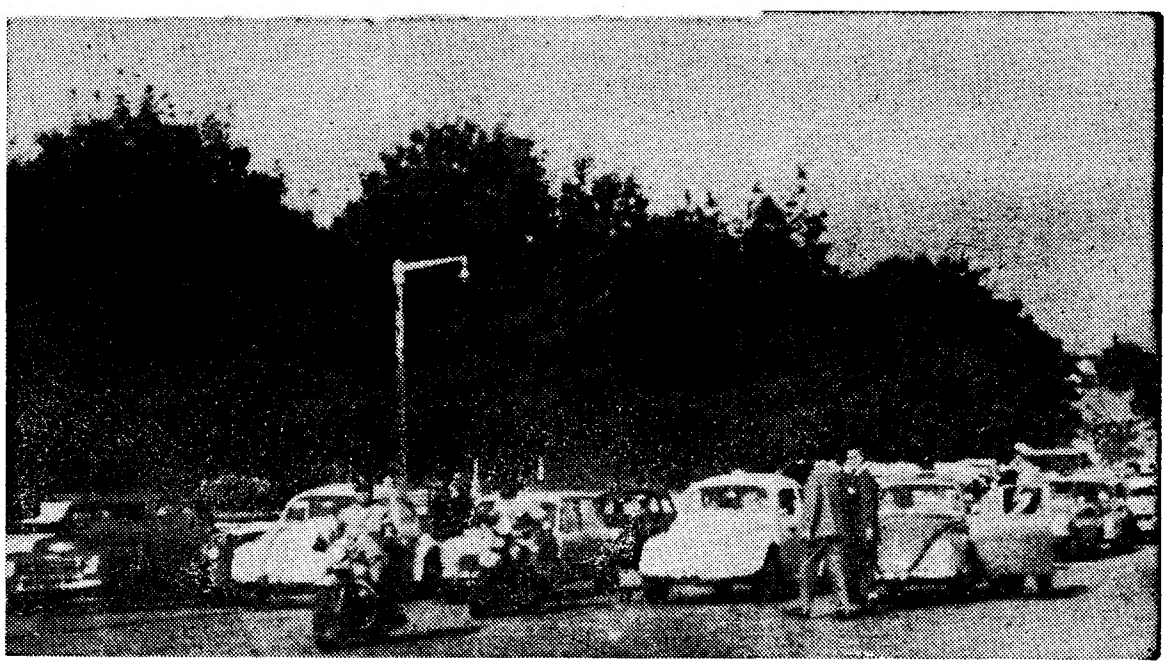
(3) É claro que o aumento da «velocidade» agrava o risco de todas estas e outras circunstâncias. Desde a visão que baixa (redução do conjunto visual com o aumento de velocidade) até à atitude Espírito — a evasão da vida, a superação do tempo, do espaço...

(4) Um estudo recente de J. Mc Donald, comunicada à Reunião da Associação Psiquiátrica americana em Los Angeles, mostra que o suicídio e homicídio por meio do automóvel são mais frequentes do que habitualmente se pensa. Muitos casos são doentes; outros reacções ocasionais a disputas amorosas, etc. A Polícia e os cirurgiões que cuidam destes acidentes deveriam estar atentos a esta possibilidade e recorrer precocemente à colaboração do psiquiatra.

(5) Nas grandes cidades atulhadas de carros há outra espécie de treino a fazer: a expectativa serena e paciente nos engarrafamentos e nos cruzamentos. A prática da «relaxação» muscular (sem quebra da vigilidade) nesses minutos de espera inerte afigura-se-nos proveitosa e sensata, segundo a nossa própria experiência.

(6) Um importante capítulo que não pudemos abordar é o da criminologia do trânsito motorizado.

(7) Para não falarmos também de uma «filosofia» — das autênticas relações do homem com o maquinismo — automóvel e a liberação do espaço e do tempo que ele pode trazer.



Os «Condutores Exemplares» do Norte, ao sairem da cidade do Porto a caminho de Esposende, onde se efectuou a sua festa de consagração